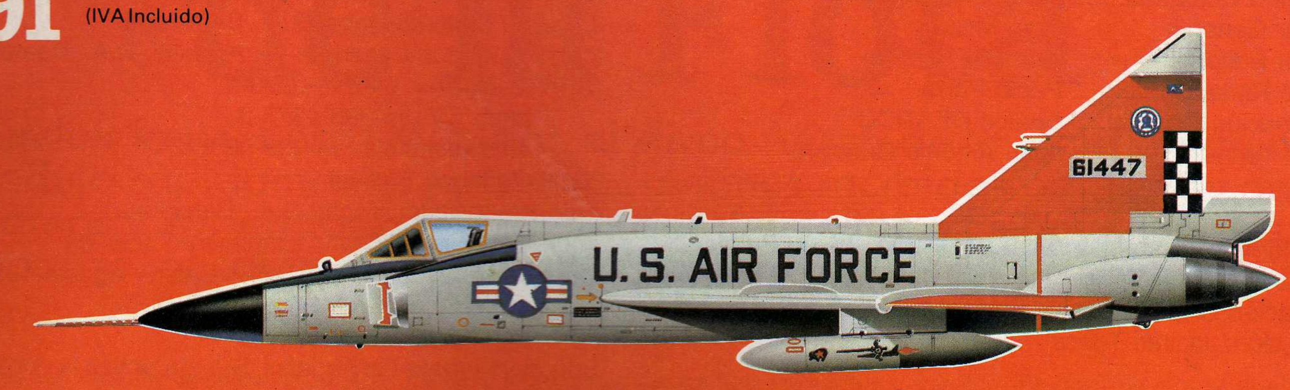
Enciclopedia Ilustrada de la

AVIACION

191 225 PTAS. (IVA Incluido)



El Arma Aérea de la Flota ■ Convair F-102 Delta Dagger
Escuadrones de la RAF

P.V.P. Canarias, Ceuta y Melilla 215 Ptas.

DICOSA S.A.
AVERIAS DGP

Editorial Delta, S.A.

La guerra fría

El Arma Aérea de la Flota

Al concluir la II Guerra Mundial, el Arma Aérea de la Flota británica se redujo rápidamente, ya que los aviones recibidos por la Ley de Préstamos y Arriendos hubieron de ser devueltos a Estados Unidos. Sin embargo, al cabo de pocos años comenzó a entrar en servicio una nueva hornada de aviones navales británicos.

El día de la capitulación japonesa, el 15 de agosto de 1945, el Arma Aérea de la Flota británica tenía un total de 72 escuadrones de primera línea, todos ellos con aviones de ala fija y motor de émbolo. Éstos iban de los Supermarine Seafire, Vought Corsair y Grumman Hellcat en la mayoría de los escuadrones de caza a los Fairey Firefly, Fairey Barracuda y Grumman Avenger en las unidades multiplazas. Cuando entró en acción en la crisis de Suez, a finales de 1956, el AAF se había reducido a 23 escuadrones; pero entretanto su material de vuelo se había transformado, pues dos de esos escuadrones operaban con helicópteros y la mayoría de los restantes volaban en aviones a reacción y turbohélice.

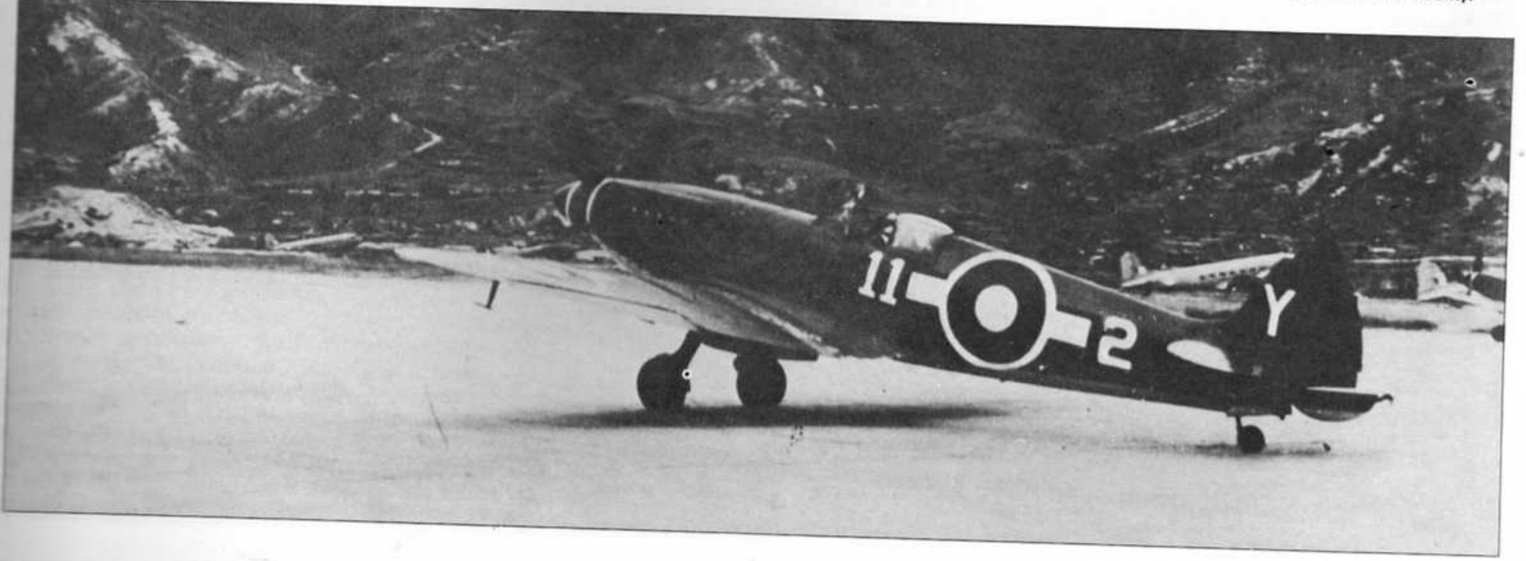
Cuando Japón se rindió, gran parte del potencial del Arma Aérea de la Flota se hallaba en Extremo Oriente, donde se encontraban no menos de 34 portaviones operacionales y se esperaba la llegada de algunos más. Muchos de ellos eran pequeños portaviones de escolta encuadrados en la Flota de las Indias Orientales, mientras que los portaviones de escuadra y los ligeros de escuadra se hallaban con la Flota del Pacífico, que estaba previsto que se expandiese en los meses subsiguientes mediante la puesta en servicio de más buques. Al cesar las hostilidades desapareció repentinamente la necesidad de una flota tan vasta y al instante empezó su reducción.

Pero la victoria sobre Japón no supuso el inmediato cese de las actividades aeronavales, pues la inteligencia militar descubrió que se estaban preparando algunas lanchas ligeras japonesas para realizar ataques suicidas emulando a los *kamikaze* aéreos. Su principal objetivo potencial podía ser Hong Kong y la tarea de contrarrestar esta amenaza recayó en los aviones de los HMS *Venerable* y HMS *Indomitable*. Durante las dos semanas que siguieron al cese oficial de las hostilidades, los Barracuda, Avenger, Hellcat y Corsair de ambos buques llevaron a cabo ataques de bombardeo y ametrallamiento sobre cualquier lancha o bote sospechoso, así como contra juncos piratas.

Al acabar la guerra, en el seno del Arma Aérea de la Flota se consideraba que el lanzamiento de las bombas atómicas había privado a sus pilotos de la posibilidad de demostrar contra la metrópoli japonesa su indudable poderío, amasado con el paso de los años. El portaviones era sin duda el *capital ship* de la Royal Navy en sustitución del acorazado, y estaba previsto que varios portaviones ligeros de escuadra más se unieran a la Flota del Pacífico, cada uno con su propio grupo aéreo embarcado. En lugar de eso, se disolvieron escuadrones y cientos de aviones fueron dados de baja: muchos de los recibidos mediante la Ley de Préstamos y Arriendos fueron simplemente arrojados por las bordas o desguazados en arsenales en tierra. Algunos portaviones se convirtieron en transportes de tropas, algunos de los cuales se emplearon para repatriar prisioneros de guerra. Los portaviones de escolta conseguidos por los Préstamos y Arriendos hubieron de ser devueltos a EE UU para su reconversión en mercantes, hasta el punto de que en noviembre la Flota de las Indias Orientales había dejado prácticamente de existir.

Con la retirada de la mayoría de los aviones estadounidenses, el Arma Aérea de posguerra pasó a depender básicamente del Fairey Firefly y de versiones mejoradas del Supermarine Seafire. A principios de 1947, los escuadrones de primera línea supervivientes esta-

Este Supermarine Seafire F.Mk 15 del 806.° Squadron estuvo basado en el HMS *Glory* con la Flota del Pacífico británica a finales de 1946. Equipada inicialmente con Seafire F.Mk 3, esta unidad formaba parte del 16.° Grupo Aéreo Embarcado junto con los Barracuda del 837.° Squadron y realizó una gira por Australia antes de regresar a Gran Bretaña para ser disuelta, en octubre de 1947 (foto R.C. Sturtivant).





El primer usuario operacional del caza y torpedero Blackburn Firebrand fue el 813.° Squadron, en setiembre de 1945. El aparato ilustrado es un TF.Mk 5 de esta unidad y está equipado con un torpedo cuyas derivas de estabilización direccional son del tipo MAT Mk IV.

ban equipados casi enteramente con estos dos modelos; cada grupo aéreo embarcado constaba de un escuadrón de caza asignado a un portaviones ligero de escuadra.

También se produjeron cambios en el personal de vuelo. A medida que progresó la guerra, el número de pilotos profesionales de la Royal Navy disponibles por el AAF fue disminuyendo al tiempo que se incrementaba el de miembros de la Reserva Voluntaria (RNVR). Muchos de estos últimos volvieron a sus ocupaciones civiles a los pocos meses de acabadas las hotilidades, pero todavía bastantes decidieron continuar en activo en un nuevo esquema de servicio a corto plazo y convertirse en miembros de la Royal Navy (Air) Branch. Quienes dejaron el servicio tuvieron todavía la oportunidad de seguir en contacto con el AAF, ya que se crearon varios escuadrones aéreos de la RNVR en estaciones aeronavales diseminadas por las costas del país; estas unidades estuvieron equipadas inicialmente con Seafire y Firefly.



El Grumman Avenger TBM-3E XB444 del 730.° Squadron en vuelo sobre la estación aeronaval de Ford en 1954. Este escuadrón, conocido también como Unidad de Evaluaciones de Servicio, fue responsable de las pruebas de distintos tipos de mecanismos de catapultaje y apontaje. En 1954, este avión realizó el primer apontaje en un portaviones británico (el HMS *Centaur*) equipado con cubierta angular.

Equipo de posguerra

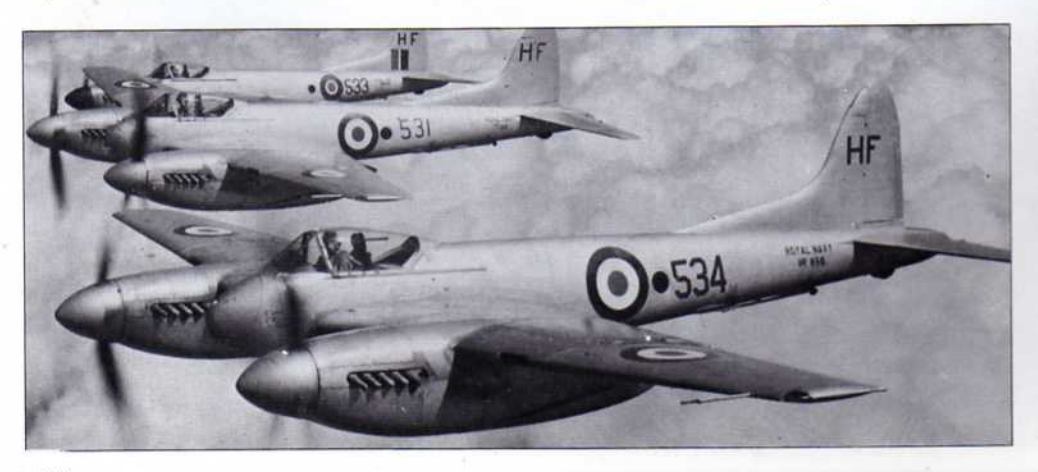
Aunque tuvieron que pasar algunos años antes de que se produjese un cambio radical en el material de vuelo empleado por el Arma Aérea de posguerra, al acabar la guerra existían una serie de nuevos modelos. El 813.° Squadron fue equipado con el Blackburn Firebrand, un caza monoplaza de interdicción y torpedeo que no tuvo demasiado éxito, debido principalmente a que su larga sección de proa no se adaptaba bien a las operaciones embarcadas. También tuvo una aceptación limitada el bimotor de Havilland Sea Mosquito, una adaptación de su famosa contrapartida de la RAF que fue utilizada durante un tiempo por el 811.° Squadron como avión de interdicción. Su hermano monoplaza, el de Havilland Sea Hornet, adaptado también de un tipo de la RAF, tuvo más aceptación y se construyó en cierta cantidad para su empleo como caza diurno y nocturno y como avión de reconocimiento durante algunos años. Destinado a ser el último caza naval británico con motor de émbolo, el Hawker Sea Fury entró en servicio en 1947 y, tras ser desarrollado como caza de interdicción, sirvió durante varios años con cierto número de escuadrones, incluidos algunos de las armadas de la Commonwealth.

A finales de 1947 dejó de existir la Flota del Pacífico y el potencial aéreo embarcado en ultramar de la Royal Navy se concentró en el Mediterráneo. Sin embargo, durante 1949 se decidió implicar al Arma Aérea de la Flota en actividades contra los guerrilleros comunistas en Malasia. Así, el HMS *Triumph*, un portaviones ligero de escolta que se hallaba en el Mediterráneo, zarpó en agosto de ese año con destino a Extremo Oriente. Llevaba a bordo el 13.° Grupo Aéreo Embarcado, integrado por los Seafire FR.Mk 47 del 800.° Squadron y los Firefly FR.Mk 1 y NF.Mk 1 del 827.° Squadron; estos aparatos realizaron varias incursiones entre octubre de 1949 y enero de 1950, después de lo cual el buque permaneció en la región.

Su presencia allí era fortuita cuando en junio de 1950 estalló la guerra de Corea. Al cabo de unos días, la nueva Flota de Extremo Oriente británica estuvo a disposición de las fuerzas occidentales enviadas en defensa de Corea del Sur contra sus primos del norte; el HMS *Triumph* entró inmediatamente en acción en el mar Amarillo, apoyando el bloqueo de las costas occidentales. A pesar de la falta de objetivos viables y de los problemas operativos debidos a la escasez de repuestos, los aviones del *Triumph* atacaron con éxito la navegación de cabotaje y blancos costeros: en setiembre el grupo aéreo hundió dos buques costeros y dañó cinco mayores y un dragaminas. El portaviones de mantenimiento HMS *Unicorn* trajo aviones de refresco, pero el desgaste operativo era muy elevado y a finales de ese mes sólo estaban en condiciones de actuar dos Firefly y un Seafire. La situación mejoró en octubre con la llegada del *Theseus*, otro portaviones de posguerra, de manera que el *Triumph* pudo regresar a Gran Bretaña, donde fue disuelto su grupo aéreo.

El recién llegado trajo consigo el 17.° Grupo Aéreo Embarcado y éste a su vez aviones más modernos, como los Sea Fury FB.Mk 11 del 807.° Squadron y los Firefly Mk 5 del 810.° Squadron. Estos dos modelos iban a normalizarse en los grupos aéreos durante la guerra de Corea. Cuando el 17.° Grupo se retiró, siete meses después, había realizado unas 3 500 salidas, muchas de ellas en atroces condiciones meteorológicas; parte del tiempo lo pasó al largo de la costa este en compañía del portaviones estadounidense USS *Bataan*, con el que se turnaba para operar cada cuatro

Aviones de Havilland Sea Hornet FR.Mk 20 del 728.° Squadron, estacionado en 1954 en la base de Hal Far (Malta). Esta Unidad de Requerimientos de la Flota, que anteriormente había estado basada en Ta Kali, llevaba a cabo varios tipos de servicios para los buques de la Flota del Mediterráneo.



Uno de los primeros Hawker Sea Fury FB.Mk 11 de serie con los colores del 805.° Squadron de la Royal Australian Navy, que en 1948 se trasladó a Irlanda del Norte para equiparse con este modelo. Esta unidad zarpó al año siguiente en el HMAS *Sydney* y participó en la guerra de Corea. En octubre de 1952 estuvo embarcada durante las evaluaciones atómicas en las islas Monte Bello.



días. Su cometido fue asumido en abril de 1951 por el 14.° Grupo Aéreo Embarcado del HMS *Glory*, equipado también con Sea Fury y Firefly Mk 5; esta unidad fue relevada por el 20.° Grupo Aéreo Embarcado del HMAS *Sydney* entre setiembre de 1951 y enero de 1952. Estos dos buques incorporaban ya una innovación, el aparato de salvamento Westland Dragonfly HR.Mk 1. Este helicóptero resultó mucho más versátil que el anfibio Supermarine Sea Otter empleado con anterioridad en ese cometido y su presencia fue providencial para algunas tripulaciones, que le deben sus vidas.

El *Glory* regresó a Gran Bretaña en mayo de 1952 y su lugar fue ocupado por el HMS *Ocean* y por un nuevo 17.° Grupo Aéreo Embarcado que ahora comprendía a los Squadrons n.os 802 y 825, equipados respectivamente con los Sea Fury FB.Mk 11 y Firefly Mk 5; en agosto, un piloto del primero consiguió acreditar el derribo de un Mikoyan-Gurevich MiG-15. El sistema de numerar los grupos aéreos dejó de emplearse por entonces, pero cuando el *Glory* zarpó de nuevo en noviembre llevaba una formación similar, en forma de los Sea Fury del 801.° Squadron y los Firefly del 821.° Squadron. Este buque fue remplazado en mayo de 1953 por el *Ocean*, que transportaba a bordo los Squadrons n.os 807 y 810; pero la actuación de este buque fue breve, pues a las 10,00 (hora local) del 27 de julio de 1953 se firmaba el armisticio en Panmunjon.

Por entonces el helicóptero había comenzado a difundirse en el Arma Aérea de la Flota, aunque inicialmente se empleó para el salvamento y las comunicaciones. A principios de 1945 habían comenzado las evaluaciones del Sikorsky Hoverfly y en marzo de 1947 se constituyó en Gosport el 705.° Squadron, equipado completamente con este modelo. En 1950 esta unidad se convirtió al Westland Dragonfly, una versión «britanizada» del Sikorsky S-51. La viabilidad de este modelo se demostró en unas evaluaciones efectuadas en 1951 en el buque auxiliar *Fort Duquesne* y este tipo comenzó a remplazar a los Sea Otter de salvamento, tanto a los embarcados como a los basados en tierra. A principios de 1953 los Dragonfly jugaron un papel relevante a ambas orillas del mar del Norte, cuando el 705.° Squadron fue requerido para llevar a cabo misiones de salvamento en los Países Bajos y los condados orientales de Inglaterra a raíz de las inundaciones que desolaron zonas costeras en la noche del 31 de enero al 1 de febrero. El Dragonfly fue sustituido a partir de 1952 por el Sikorsky S-55, producido bajo licencia como Westland Whirlwind.

Helicópteros en Malasia

Los Whirlwind hubieron de demostrar al poco tiempo sus aptitudes. Se formó el 848.° Squadron en octubre de 1952 con diez Sikorsky HRS-2, llamados Whirlwind HAR.Mk 21 en servicio con la Royal Navy, y a finales de año embarcó en el HMS *Perseus* para trasladarse a Extremo Oriente. Durante los tres años siguientes, el escuadrón efectuó operaciones en apoyo de las fuerzas de tierra empeñadas en combatir las guerrillas comunistas de las junglas malayas. Los helicópteros llevaban incluso perros adiestrados para seguir al enemigo, en lugar de aventurarse a llevarlos a pie a través de las selvas, y con ellos se podían evacuar heridos en áreas remotas y trasladarlos rápidamente a hospitales de sangre; se podía también lanzar panfletos y transportar suministros allí donde hiciesen más falta. En resumen, el helicóptero tuvo un gran impacto táctico y logístico. Entre febrero de 1953 y noviembre de 1956, el escuadrón, que operó desde las bases de retaguardia de Sembawang y Kuala Lumpur, voló 9 763 horas operacionales, trasladó 41 104 soldados, transportó 371 800 kg de carga, evacuó 764 bajas y llevó 2 926 pasajeros. Pero una serie de problemas motrices obligaron a inmovilizar los helicópteros y finalmente el escuadrón fue disuelto.



Antes de que entrasen en servicio los Whirlwind producidos con licencia, el Arma Aérea de la Flota recibió 25 Sikorsky S-55 originales con las designaciones de HAR.Mk 21 y HAS.Mk 22. El aparato de la fotografía, el HAR.Mk 21 WV194 del 848.° Squadron, aparece en el curso de una misión de apoyo en Malasia (foto Bruce Robertson).

Mientras tanto, comenzaban a aparecer nuevos modelos de ala fija. A principios de 1945 se habían iniciado las evaluaciones con aviones de reacción y en diciembre de ese año un de Havilland Vampire modificado apontó con éxito en el *Ocean*, pilotado por el capitán de corbeta E.M. «Winkle» Brown, pero no fue hasta marzo de 1952 que los Supermarine



Las bandas diagonales pintadas en las derivas auxiliares de este Westland Wyvern S.Mk 4 del 830.° Squadron indican probablemente que está pilotado por el oficial al mando. Este modelo, propulsado por un turbohélice Armstrong Siddeley Python ASP.3, entró en servicio de primera línea en noviembre de 1954 y fue utilizado con éxito durante los sucesos de Suez (foto Bruce Robertson).



Este Westland Wyvern S.Mk 4 del 830.° Squadron, embarcado en el HMS *Eagle* en noviembre de 1956, lleva las franjas negras y amarillas que distinguieron a los aviones franceses y británicos que actuaron en la operación de Suez. Durante esa campaña, esta unidad efectuó 82 salidas contra aeródromos y otros objetivos en Egipto, y perdió dos aviones.



Este Westland Dragonfly HR.Mk 3 lleva los emblemas del 705.° Squadron, basado en Gosport en 1955. Versión británica del Sikorsky S-51, este tipo fue utilizado como avión de enlace y comunicaciones, además de operar como un medio rápido y eficaz de salvamento durante los despegues y apontajes.



En el morro de este de Havilland Sea Venom FAW.Mk 21 se aprecia claramente el emblema de «La bruja y su escoba» del 890.° Squadron. Esa unidad se formó en Yeovilton a principios de 1956 para pasar a operar desde el HMS *Ark Royal*, pero una serie de accidentes obligó a integrarla en el 893.° Squadron.

Attacker del 800.° Squadron embarcaron en el HMS *Eagle* para constituir la primera unidad de caza a reacción que alcanzaba el estátus operacional en la Royal Navy. El Attacker tuvo un éxito limitado pero facilitó la introducción del Hawker Sea Hawk, que entró en servicio al año siguiente para convertirse en el caza diurno normalizado del Arma Aérea de la Flota. Fue complementado por el bideriva de Havilland Sea Venom, que entró en servicio en 1954 como caza todotiempo. Además de estos aparatos propulsados a reacción se utilizaron también otros con motores de turbohélice. El primero de ellos fue el caza y torpedero Westland Wyvern, que remplazó al Firebrand a partir de 1953 y que fue seguido en 1955 por el Fairey Gannet, dedicado a la lucha antisubmarina. Otro cometido introducido en la nueva hornada de portaviones fue la alerta temprana aerotransportada. Como por entonces no había ningún avión británico diseñado para ese fin, en julio de 1952 se formó el 849.° Squadron con aparatos Douglas Skyraider AEW.Mk 1 con motores de émbolo, cada uno de ellos con un voluminoso radomo ventral.

A partir de 1952 comenzó a entrar en servicio un nuevo tipo de portaviones ligero de escuadra; la serie comenzó con el HMS *Eagle*, seguido por los *Centaur*, *Albion* y *Bulwark*. En estos buques se mejoraron considerablemente las condiciones de habitabilidad, pero, lo que fue más importante, se pudo adoptar una nueva serie de invenciones británicas que estaban a la altura de los nuevos modelos de aviones. Así, el oficial de control de apontaje fue sustituido por el espejo óptico de apontaje, que consentía maniobras más precisas y ágiles. Los viejos aceleradores de despegue, que actuaban por medio de aire comprimido y émbolos hidráulicos, dejaron paso a las catapultas de vapor, alimentadas por las calderas del propio portaviones, en tanto que las cubiertas anguladas ofrecieron mayor espacio de operación para los aviones y redujeron en parte el riesgo de accidentes en las maniobras de despegue y apontaje.

Operaciones en Suez

En julio de 1956 el gobierno egipcio nacionalizó el canal de Suez, lo que dio como resultado que británicos y franceses trazaran un plan conjunto para recuperar el dominio de esa vital vía de comunicación. Las operaciones empezaron a finales de octubre y comprendieron la participación del Arma Aérea de la Flota. Los aviones de los *Albion*, *Bulwark* y *Eagle* llevaron a cabo ataques contra las Fuerzas Aéreas de Egipto antes de volver su atención a los objetivos del ejército. En los cinco primeros días, los pilotos del AAF realizaron 1 300 salidas, llegando hasta las cuatro diarias. El 5 de noviembre concluyó esta fase de la operación y entonces los helicópteros de los *Theseus* y *Ocean* se dedicaron a trasladar a tierra firme a los Royal Marine Commandos. En total se transportaron a tierra 500 hombres, además de evacuarse gran número de bajas, pero en la medianoche del día siguiente entró en vigor el alto el fuego. La campaña había sido breve, pero había durado lo suficiente para permitir que los pilotos y los aviones del Arma Aérea demostraran sus capacidades y para que ésta pudiese contemplar su futuro con cierto margen de confianza.

Aviones Hawker Sea Hawk FGA.Mk 6 del 804.° Squadron embarcados en el portaviones HMS *Bulwark* durante la crisis de Suez. En seis días de operaciones, esta unidad llevó a término un total de 207 salidas y destruyó y dañó muchos aviones egipcios en tierra, así como carros de combate y otros vehículos militares.



Convair F-102 Delta Dagger

El F-102 Delta Dagger fue el primer interceptador tripulado concebido como parte de un sistema integrado de armas y también el primer delta supersónico puesto en servicio operativo. Además, se trató de la primera de las tres aplicaciones prácticas de la compañía Convair en el campo de las alas de planta en delta.

Como en el caso de otros muchos diseños radicales, el desarrollo del F-102 Delta Dagger no fue nada fácil, ya que se presentaron problemas aerodinámicos y de otras especies que, durante algún tiempo, parecieron no tener solución. Sin embargo, el «Diantres», como se apodaba al F-102, se convirtió en un válido interceptador y en uno de los que han tenido una carrera operativa más larga.

Los orígenes del proyecto del F-102 deben buscarse en enero de 1949, cuando se publicó el ODA (Objetivo de Desarrollo Avanzado), que pedía un nuevo caza capaz de superar las prestaciones de los bombarderos a reacción soviéticos. Comúnmente conocido como «interceptador 1954» (haciendo referencia a la fecha prevista para su puesta en servicio), el ODA cristalizó rápidamente en un proyecto en firme, a partir del que en junio de 1950 se remitió a las industrias del país una solicitud de propuestas. Esencialmente, la célula del nuevo sistema de armas se llamó Proyecto MX-1554, y el más o menos paralelo desarrollo del Proyecto MX-1179 SCE (Sistema de Control Electrónico) en torno al que debía construirse la célula culminó con la concesión de un contrato a la Hughes Aircraft Company en octubre de 1950.

La respuesta de la industria al requerimiento MX-1554 fue buena, ya que cuando finalizó el período de presentación de propuestas, a comienzos de 1951, éstas eran nueve, correspondientes a seis empresas. En cabeza de la lista, con tres proyectos, se hallaba Republic, seguida de North American con dos; las compañías que concurrían con una única propuesta eran Chance Vought, Convair, Douglas y Lockheed. Durante los seis primeros meses de 1951 la USAF estudió los diferentes trabajos, hasta que el 2 de julio anunció que Convair, Lockheed y Republic habían sido elegidas para seguir adelante con el desarrollo; éste debía comprender la inspección previa de maquetas a tamaño real, momento en el que la propuesta más prometedora podría recibir un contrato de producción en firme.

Posteriormente, sin embargo, este plan de acción fue abandonado, pues el proyecto de Lockheed se desestimó al poco tiempo y el Republic XF-103 progresó sólo un poco más, hasta que cayó víctima de un recorte presupuestario. Así, el contrato del 11 de setiembre de 1951 significaba que la propuesta de Convair, basada en el avión experimental de ala en delta XF-92A, se había impuesto en la competición MX-1554 y que su desarrollo debía empezar de inmediato, en principio utilizando el motor Westinghouse J40 mientras no estaba disponible el algo más potente Wright J67, que había sido seleccionado para el nuevo interceptador.

Al cabo de poco tiempo, en noviembre de 1951, la USAF aceptó

Con grandes paneles rojos para facilitar su identificación, un F-102A vuela raudo y bajo sobre uno de los inhóspitos paisajes de Alaska. En el momento cumbre de su utilización, el Mando de Defensa Aérea disponía de 28 escuadrones equipados con el Delta Dagger como interceptador primario (foto Bruce Robertson).





Los últimos ejemplares del «Diantres» utilizados por el Mando de Defensa Aérea fueron los del 57.° Squadron de Caza de Interceptación de Keflavik, en Islandia. El de la ilustración lleva el emblema de la unidad (el Caballero Negro) tanto en la deriva como en los depósitos.



El primero de los cuatro prototipos YF-102 mostraba ya varios de los rasgos adoptados a raíz de las primeras pruebas del modelo. Véase, por ejemplo, la cubierta de la cabina, de tipo revisado, así como el borde de ataque alar torsionado.

el «Plan Cook-Craigie» en un intento de acelerar el proyecto. Éste suponía la construcción inmediata de los utillajes y de un lote inicial y muy reducido de aviones, al tiempo que se erradicaban los defectos mediante un programa intensivo de evaluación para después proceder con la producción a gran escala. Pero todo ello no fue tan fácil en la práctica.

El período inicial del desarrollo se caracterizó por una sucesión de continuos cambios; la primera evidencia de esto se tuvo en diciembre de 1951, cuando la USAF concedió a Convair otro contrato para la producción de una versión interina del interceptador MX-1554. Ello evidenciaba que el motor J67 no estaría listo a tiempo y que, posiblemente, la porción MX-1179 del sistema de armas podría estar disponible todavía más tarde. A la vista de ello, quedaba claro que el «interceptador 1954» sería incapaz de cumplir con la fecha prevista de entrada en servicio, pero se confiaba que avanzando con una versión simplificada que usase la célula básica MX-1554 se conseguiría acelerar la aparición del interceptador definitivo. El aparato interino recibió la denominación de F-102A, en tanto que el más avanzado debería ser el F-102B. Posteriormente, sin embargo, las diferencias entre ambas células dieron como resultado que el F-102B fuese redesignado F-102A.

Mientras los trabajos en el F-102A progresaban en medio de un barullo de contratiempos, los problemas con el SCE culminaron en la decisión de instalar un sistema de control de tiro simplificado como medida de emergencia: éste fue el Hughes E-9 (redesignado más tarde MG-3 a raíz de un cambio de numeraciones). Se confiaba en que finalmente pudiese instalarse el MX-1179 SCE, pero ello no pudo ser; el MG-3 acabó por ser sustituido por el equipo MG-10, que fue el que se montó en el F-102A. Además, a medida que el peso del avión crecía casi a diario entre 1952 y 1953, se llegó a la convicción de que el Westinghouse J40 sería incapaz de ofrecer al F-102A las prestaciones necesarias, de manera que se decidió utilizar de forma provisional el Pratt & Whitney J57. En ese momento, el J67 debía equipar solamente al F-102B.

Pero por entonces comenzaban a encontrarse las dificultades más serias. Las evaluaciones realizadas a principios de 1953 en el túnel de viento del NACA (National Advisory Committee for Aeronautics) habían revelado que las prestaciones previstas resultaban, cuando menos, optimistas. Tomó cierto tiempo convencer a Convair de que sus cálculos estaban equivocados, pero a pesar de ello en junio de 1953 se entregó a la compañía un contrato definitivo de producción en el que se pedían 42 aviones, incluidos dos prototipos YF-102 y varios especímenes de evaluación. En la práctica, todos esos aparatos fueron asignados al programa de investigación y desarrollo tras haber sido ampliamente reformada la estructura básica de sus fuselajes.

Por si hacían falta más pruebas de que las estimaciones habían resultado exageradas, éstas se tuvieorn ese mismo año, cuando el primer prototipo YF-102 realizó su vuelo inaugural en la base de Edwards (California) el 24 de octubre de 1953. Aunque ese avión iba a tener una carrera muy breve (resultó destruido en un accidente de despegue el 2 de noviembre de ese año), sobrevivió lo suficiente para proporcionar la incontrovertible evidencia de que, en su forma existente, el Delta Dagger era físicamente incapaz de exceder Mach 1 en vuelo horizontal, una «pega» bastante embarazosa teniendo en cuenta que ésa había sido una de las estipulaciones básicas de la USAF. Las evaluaciones en vuelo se reasumieron el 11 de enero de 1954 y con ellas se recabaron más evidencias del nivel inaceptablemente alto de resistencia transónica. Desde luego, si el caza de Convair quería cumplir con lo especificado por los militares, debía ser objeto de un profundo rediseño.

Se aplica la *Regla del Área*

La mayor parte de los seis primeros meses de 1954 se utilizó en la adaptación al F-102A de la radicalmente nueva fórmula aerodinámica conocida como *Regla del Área*, concebida por Richard Whitcomb, del NACA. Ello dio como resultado un importante rediseño del fuselaje (cuya longitud aumentó en 121 cm), la ampliación de las tomas de aire y la adición de carenados caudales «Marilyn Monroe» para retrasar la separación del flujo y reducir el incremento de la resistencia. Adicionalmente se introdujeron modificaciones en el torsionado del ala a fin de mejorar las prestaciones a elevados ángulos de ataque. Otros cambios supusieron también la adopción de una versión más potente del motor J57. Más tarde se introdujeron



Aunque el F-102 suele asociarse con un armamento primario compuesto por los misiles aire-aire Hughes Falcon, este modelo pasó sus primeros años de actividad equipado con una impresionante batería de cohetes aire-aire no guiados. En la fotografía, un F-102A lanza una salva de esos cohetes (foto Bruce Robertson).



Desprovisto de insignia de unidad, este F-102A es un ejemplo típico de los 875 ejemplares que produjo Convair en su factoría de Lindbergh Field (San Diego). Los últimos ejemplares plenamente operacionales del «Diantres» sirvieron con el 57.° SCI desde Islandia a principios de los años setenta (foto Bruce Robertson).



Tras servir con las unidades de primera línea de la USAF, algunos F-102 fueron transferidos a naciones aliadas en virtud del Programa de Asistencia Militar. Una de las dos fuerzas aéreas que utilizaron también el Delta Dagger fue la de Turquía; en la ilustración, un ejemplar de esa nacionalidad.

Grecia obtuvo sus F-102 de los excedentes de la USAF a comienzos de los años setenta. Algunos llevaban un esquema mimético enteramente gris, como los ejemplares turcos, pero otros, como el de la ilustración, presentaron un clásico camuflaje a base de cuatro colores.

unos empenajes verticales rediseñados, a partir del 66.° F-102 de serie, para erradicar la inestabilidad que se experimentaba al volar a gran velocidad. Esas superficies de cola reformadas se instalaron también en la mayoría de los aparatos anteriores supervivientes.

Aunque este período representó sin duda el nadir de las esperanzas de Convair respecto de su nuevo caza, un rayo de luz vino a romper las tinieblas que reinaban en San Diego, donde se construía el Delta Dagger. En pleno proceso de rediseño, el USAF dio muestras de la confianza que tenía en que Convair era capaz de resolver las dificultades y le confió en marzo de 1954 un contrato por otros 37 F-102A, seguido en junio de ese mismo año de otro por 108 aviones más; este último, no obstante, era provisional, a la espera de los resultados de las pruebas del «Diantres» rediseñado.

Éstas comenzaron el 19 de diciembre de 1954 cuando alzó el vuelo un primer avión modificado (que era el primero de los cuatro YF-102A de preserie). Este avión demostró rápidamente que los «añadidos» habían conseguido lo esperado, pues superó Mach 1 en su segundo vuelo y al final alcanzó Mach 1,22 y una cota de 16 150 m, cifras muy próximas a lo especificado por la USAF. Desde este momento, el proyecto del Delta Dagger comenzó a experimentar un progreso real; la evaluación de este y otros aviones modificados ocupó gran parte de 1955. Un evento destacable ocurrió en julio, cuando un YF-102A lanzó seis misiles aire-aire Falcon y 24 cohetes no guiados en menos de 10 segundos. Dos semanas antes, el 24 de junio, el primer ejemplar plenamente de serie del F-102A realizó su vuelo inaugural; al cabo de cinco días, ese avión era aceptado formalmente por la USAF.

Después de las innumerables pruebas y tribulaciones de esos últimos años, los directivos de Convair suspiraron de alivio cuando en abril de 1956 el Delta Dagger entró finalmente en servicio, con el 327.° Squadron de Caza de Interceptación (SCI) del Mando de Defensa Aérea, estacionado por entonces en la base aérea de Edwards. No obstante, ello tenía lugar tres años después de lo previsto y, si bien se hallaba ya en servicio, el F-102, para mayor desespero de la compañía constructora, presentó varios inconvenientes en los comienzos de su carrera operacional. Algunos de éstos tenían que ver con el sistema de control de tiro, de manera que durante el período operacional inicial se produjeron sucesivas mejoras. Un ejemplo de este proceso fue la sustitución del MG-3 por el MG-10 SCE, al tiempo que se añadían posibilidades de enlace de datos. En lo que respecta a la célula básica, a partir de mayo de 1957 se evaluó una nueva ala en forma de prototipo; ésta fue instalada por primera vez en un avión de serie en octubre y progresivamente montada en los aviones ya existentes. Con ella, el F-102A era capaz de alcanzar los 16 760 m y de disfrutar de una estabilidad muy mejorada, especialmente a bajas velocidades.

Una vez este modelo estuvo en servicio, pasó poco tiempo antes de que comenzase a equipar masivamente a los escuadrones: a finales de 1956 existían cinco totamente dotados con el F-102A o en

La leyenda estarcida en la deriva identifica a este F-102A como perteneciente al 178.° Squadron del 119.° Group de Caza de Interceptación de la Guardia Aérea Nacional de Dakota del Norte, que tenía su base en el aeropuerto de Fargo. Dedicada primordialmente a mantener la preparación de pilotos y aviones de la reserva y a responder inmediatamente en caso de movilización, la GAN empleó los F-102 hasta 1975, siempre bajo la supervisión del Mando de Defensa Aeroespacial.





Asignado al 82.° Squadron de Caza de Interceptación de Naha (Okinawa), este F-102A muestra el esquema de camuflaje adoptado en la mayoría de los aviones militares desplegados en ultramar durante la segunda mitad de los años sesenta. Véase el sensor del detector infrarrojo inmediatamente delante del parabrisas.

proceso de transición. Durante el año siguiente no se produjo nada destacable, amén de que otros 14 escuadrones pasaron a volar en el «Diantres». En 1958 se alcanzó el cénit de la utilización del F-102A por parte del Mando de Defensa Aérea (con un total de 26 escuadrones), pero esta cifra se mantuvo durante muy poco tiempo. De hecho, no sorprende el posterior declive del empleo operacional del Delta Dagger, pues era sabido que este modelo estaba considerado como interino; sin embargo, siguió en servicio de primera línea con elementos de la USAFE (United States Air Force in Europe), el AAC (Alaskan Air Command) y las PACAF (Pacific Air Forces) durante un tiempo considerable y, además, constituyó la espina dorsal de las fuerzas de interceptación de la Guardia Aérea Nacional (GAN) durante los años sesenta y principios de los setenta. En lo que concierne al MDA, de mayo de 1959 a octubre de 1960 se disolvieron o fueron reequipados 19 escuadrones de F-102A, quedando un puñado de escuadrones hasta mediados de los sesenta en que, con una excepción, todos habían sido desactivados o transferidos a las PACAF. Esa única excepción fue el 57.° SCI de Keflavik (Islandia), que continuó con el F-102A hasta que en abril de 1973 se convirtió al McDonnell Douglas F-4C Phantom II. Terminaban así 18 años de unión entre el «Diantres» y el Mando de Defensa Aérea.

Sin embargo, este modelo siguió en servicio de primera línea en las fuerzas aéreas de Grecia y Turquía, que habían recibido algunos mono y biplazas procedentes de los excedentes de la USAF a principios de los años setenta.

Además de la producción de 14 prototipos y aparatos de evaluación y de 875 ejemplares del definitivo F-102A, Convair completó una versión biplaza de entrenamiento de combate bajo la designación de TF-102A. Con capacidades menores que las del F-102A estándar, el biplaza se originó en un requerimiento de abril de 1952 en el que se pedía una versión con doble mando utilizable en la transición de los pilotos destinados al monoplaza. Su producción se autorizó en setiembre del año siguiente, pero también esta variante fue víctima de los muchos problemas que llegaron a amenazar la continuidad del programa, de modo que sus entregas se retrasaron hasta que Convair no los hubo solventado.

Posteriormente, en julio de 1954, se firmó un contrato inicial por 20 aviones, una vez que en enero se huviese aprobado la maqueta de la cabina con las plazas lado a lado. Aparte del rediseño de la sección de proa, el TF-102A era idéntico al monoplaza, del que conservaba su capacidad de armas si bien sus prestaciones quedaban restringidas por debajo de Mach 1 a causa de la proa agrandada y de sus tomas de aire subsónicas.

El TF-102A voló por primera vez el 8 de noviembre de 1955, pero sus primeras evaluaciones revelaron varios defectos, de los que el más importante era un serio bataneo a elevada velocidad. La prueba de una nueva cubierta para la cabina no pudo erradicar el problema, que acabó por solventarse añadiendo generadores de vórtices e incrementando el área de la deriva. Las entregas de esta versión biplaza totalizaron 111 ejemplares, pocos menos de los propuestos inicialmente; en la práctica, dos o tres de estos aviones servían en cada escuadrón de F-102A.

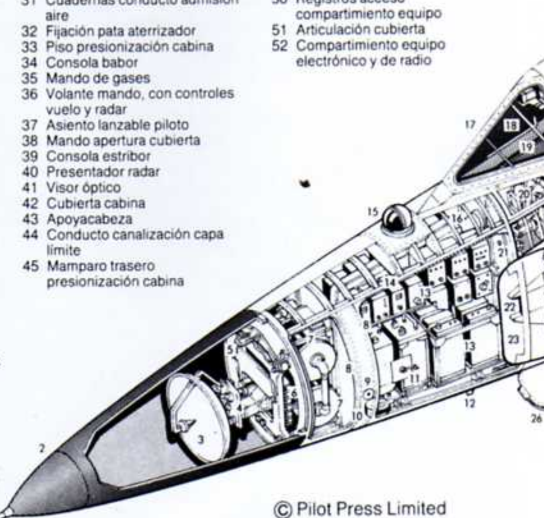
Aunque el «Diantres» llegó al final de su carrera operacional de primera línea con la USAF a principios de los setenta, continuó sirviendo en cantidades considerables con elementos de la GAN durante algunos años más, en tanto que más de 200 Delta Dagger sobrantes fueron convertidos en aviones blanco de control remoto PQM-102 por la Sperry Rand durante los años setenta.



Fotografiado cuando partía para una salida de entrenamiento, este F-102A muestra el vistoso esquema del Centro de Armas de la Defensa Aérea, en Tyndall (Florida), junto con el emblema del Mando de Defensa Aérea en la deriva. Más tarde, este avión pasó a ser uno de los PQM-102B utilizados como blancos de control remoto.

Corte esquemático del Convair F-102A Delta Dagger

1 Sonda pitot
2 Radomo
3 Antena radar
4 Mecanismo seguimiento antena
5 Antena ILS
6 Mamparo soporte radar
7 Unidades modulación y generación impulsos radar
8 Registros acceso compartimiento proa
9 Toma estática
10 Antena inferior IFF
11 Transmisor ángulo ataque
12 Antena Tacan
13 Componentes electrónicos sistema control tiro MG-10
14 Larguero compartimiento delantero
15 Detector infrarrojo
16 Conducto aire refrigeración sistemas electrónicos
17 Parabrisas
18 Divisor central parabrisas
19 Dorso panel instrumentos
20 Pedales timón dirección
21 Mamparo delantero presionización cabina
22 Toma aire por presión dinámica sistema climatización
23 Divisor capa límite
24 Equipo sistema eléctrico
25 Toma aire babor
26 Puerta aterrizador
27 Luz carreteo
28 Aterrizador delantero, de retracción hacia adelante
29 Pata aterrizador
30 Articulación amortiguación
31 Cuadernas conducto admisión aire
32 Fijación pata aterrizador
33 Piso presionización cabina
34 Consola babor
35 Mando de gases
36 Volante mando, con controles vuelo y radar
37 Asiento lanzable piloto
38 Mando apertura cubierta
39 Consola estribor
40 Presentador radar
41 Visor óptico
42 Cubierta cabina
43 Apoyacabeza
44 Conducto canalización capa límite
45 Mamparo trasero presionización cabina
46 Unidad aire acondicionado
47 Liberación externa cubierta
48 Martinete cubierta
49 Rejillas salida aire
50 Registros acceso compartimiento equipo
51 Articulación cubierta
52 Compartimiento equipo electrónico y de radio



© Pilot Press Limited

Menos atractivo que los Delta Dagger monoplazas, este biplaza TF-102A lleva también el ropaje táctico que vistieron los aviones estacionados en Europa y el Pacífico a finales de los años sesenta. Estos biplazas raramente llevaban emblemas de unidad.



Variantes del Convair F-102

YF-102: designación dada a dos prototipos y ocho aviones de preserie
YF-102A: cuatro aviones para evaluaciones de preserie
F-102A: interceptadores de producción; 875 ejemplares en total
TF-102A: entrenadores biplazas de combate; 111 ejemplares en total
QF-102A: conversiones para evaluar sistemas de control remoto para posteriores versiones
PQM-102A: conversiones de aviones F-102A en blancos de control remoto
PQM-102B: conversiones de aviones F-102A en blancos de control remoto con el equipo de guía en la proa en vez de en la cabina, como sucedía en el PQM-102A

53 Luz delantera posición
54 Conducto toma aire
55 Conducto aire refrigeración bodega armas
56 Martinetes neumáticos puertas bodega armas
57 Liberación cabina en emergencia
58 Convertidor oxígeno líquido
59 Compartimiento equipo sistemas eléctricos
60 Larguero superior fuselaje
61 Antena IFF superior
62 Mamparo fijación larguero delantero alar
63 Botellas aire sistema neumático
64 Conducto bifurcado admisión aire
65 Cuadernas fuselaje
66 Conducto purga aire motor
67 Baliza anticolisión
68 Depósito delantero ala estribor; capacidad interna total 4 100 litros
69 Escuadra de guía aerodinámica interna
70 Conductos sistema combustible
71 Sección central alar, «seca»
72 Fijaciones soportes subalares y conexiones
73 Fijación aterrizador estribor
74 Carenado dorsal
75 Cámara recepción aire conductos bifurcados
76 Carenado central toma aire motor
77 Mamparos fijación largueros alares
78 Álabes
79 Bancada delantera motor
80 Turborreactor con poscombustión Pratt & Whitney J57-P-23A
81 Depósito aceite motor, 21 litros
82 Boca llenado aceite
83 Depósitos traseros ala estribor
84 Conductos alimentación y ventilación combustible
85 Carenado ventral martinete
86 Escuadra guía aerodinámica externa
87 Borde de ataque con torsión geométrica
88 Borde marginal torsionado
89 Luz navegación estribor
90 Sección fija del borde fuga
91 Elevón externo estribor
92 Martinete hidráulico elevón
93 Sección seca borde fuga
94 Estructura borde ataque deriva
95 Unidades sintonización antenas
96 Junta fijación deriva
97 Estructura deriva
98 Sondas apreciación artificial mandos piloto
99 Larguero delantero deriva
100 Estructura multilarguero deriva
101 Carenado antena punta deriva
102 Antenas UHF
103 Antena localizadora VOR
104 Timón de dirección
105 Estructura alveolar del timón
106 Aerofreno dividido
107 Martinetes neumáticos aerofreno
108 Posición abierta del aerofreno
109 Tobera del posquemador, de perfil variable
110 Carenado aerodinámico popa fuselaje
111 Martinetes (ocho) control tobera
112 Cuaderna fijación cono cola (para extracción motor)
113 Luces traseras de posición
114 Conducto del posquemador
115 Revestimiento protección térmica
116 Alojamiento paracaídas frenado
117 Martinete hidráulico timón dirección
118 Unidades de mando apreciación artificial y compensación timón dirección
119 Inyectores posquemador
120 Bancada trasera motor
121 Martinete hidráulico elevón interno
122 Sección turbina del motor
123 Conexiones purga aire
124 Válvula purga aire
125 Engranajes equipo accesorio motor
126 Fijaciones largueros alares a las cuadernas fuselaje
127 Costilla encastre alar
128 Depósitos traseros integrales ala babor
129 Costilla divisora depósitos carburante
130 Larguero trasero
131 Costillas borde de fuga
132 Gancho detención en emergencia, abatido
133 Larguero del elevón
134 Elevón interno
135 Estructura elevón
136 Elevón externo
137 Panel alveolar borde fuga
138 Estructura carenado borde marginal
139 Luz navegación babor
140 Estructura borde ataque con torsión geométrica
141 Escuadra guía aerodinámica externa
142 Estructura alar
143 Costilla soporte aterrizador
144 Largueros (dos) maestros
145 Miembro lateral aterrizador
146 Martinete hidráulico retracción
147 Fijación pata aterrizador
148 Miembro resistencia aterrizador y depósito freno neumático
149 Luz aterrizaje
150 Sección «seca» ala babor
151 Fijaciones soportes subalares y conexiones
152 Puerta aterrizador
153 Rueda babor
154 Articulación amortiguación
155 Depósito delantero ala babor
156 Escuadra guía aerodinámica babor
157 Puerta carenado rueda
158 Depósitos hidráulicos
159 Posición de la turbina de presión dinámica en costado estribor
160 Puertas sección trasera bodega armas
161 Sonda retráctil
162 Larguero delantero alar
163 Puertas bodega armas babor
164 Extractor armas bodega
165 Martinetes hidráulicos desplazamiento extractor
166 Raíl lanzamiento misil
167 Tubos lanzacohetes integrados en puertas bodega armas
168 Puertas bodega central armas
169 Cohete FFAR de 70 mm (hasta 24)
170 Misil aire-aire AIM-4D Falcon (hasta seis)
171 Soporte depósito auxiliar lanzable babor
172 Depósito auxiliar lanzable, 814 litros



Con las atractivas fajas blancas y azules en la deriva, propias del 525.º Squadron de Caza de Interceptación de Bitburg (República Federal de Alemania), este F-102A Delta Dagger estaba en servicio en 1962 y representa la configuración básica de la época. En esta ilustración puede apreciarse la bodega de armas, totalmente abierta y dotada con misiles aire-aire AIM-4 Falcon, y los depósitos subalares auxiliares, comunes en los «Diantres» de la USAFE.

Convair F-102 Delta Dagger

Especificaciones técnicas

Convair F-102A Delta Dagger

Tipo: interceptador monoplaza

Planta motriz: un turborreactor Pratt & Whitney J57-P-23 estabilizado a 5 300 kg de empuje en seco y a 7 800 kg con poscombustión

Prestaciones: velocidad máxima (limpio a 12 190 m) 1 330 km/h; velocidad normal de crucero (a 10 670 m) 870 km/h; régimen inicial de trepada 5 300 m por minuto; techo de servicio 16 460 m; alcance táctico con dos depósitos lanzables de 870 litros y todo el armamento 800 km a 870 km/h; alcance máximo 2 170 km

Pesos: normal cargado (limpio) 12 570 kg; normal cargado para interceptación puntual 12 770 kg; máximo en despegue 14 290 kg

Dimensiones: envergadura 11,62 m; longitud 20,84 m; altura 6,46 m; superficie alar 61,45 m^2

Armamento: tres misiles aire-aire de guía infrarroja AIM-7C Falcon y un AIM-26A Nuclear Falcon, o tres AIM-4A/4E de seguimiento de haz y tres aire-aire infrarrojos AIM-4C/4F; hasta 24 cohetes aire-aire de 70 mm (que acabaron por ser eliminados)



Escuadrones de la RAF

71.° Squadron (continuación)



Este Spitfire Mk IIa del 71.° Squadron, pilotado por el teniente Dunn, fue fotografiado en Hawkinge, donde había aterrizado tras encajar daños en la sección de cola.



Un Hawker Hunter del 71.° Squadron en Brüggen en 1956. El escuadrón recibió sus Hunter ese año y los utilizó apenas durante doce meses (foto Bruce Robertson).





Los Hunter de la unidad llevaron el característico emblema del águila, junto a una faja blanca y amarilla con rombos negros (fotos Robbie Shaw).

En la primavera de 1942 existían ya tres escuadrones «Eagle» y se decidió transferirlos a la Fuerza Aérea del Ejército de Estados Unidos.

El escuadrón se volvió a formar el 1 de octubre de 1950 en Gütersloh como parte de la RAF en Alemania. Equipado con de Havilland Vampire FB.Mk 5, operó como escuadrón de interceptación con el ataque al suelo como cometido secundario. En marzo de 1952 se trasladó a Widenrath, donde en 1953 formó parte de la primera ala transónica de la RAF al ser equipado con los North American Sabre. Formó la primera fila de las fuerzas de caza de la RAF Germany y utilizó el modelo durante tres años antes de recibir el Hawker Hunter para seguir en el mismo deber. Pero esto sucedió poco antes del primero de los sucesivos cortes de los presupuestos de defensa y la unidad se disolvió en Brüggen en abril de 1957.

72.° Squadron

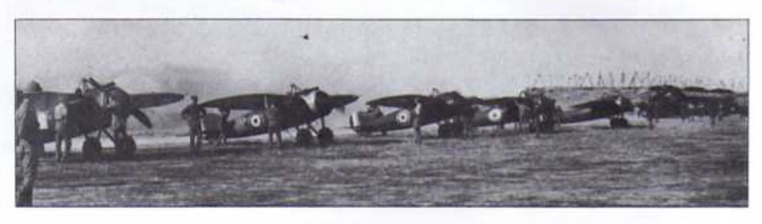


El 8 de julio de 1917 una patrulla de adiestramiento de la Central Flying School se transformó en el 72.° Squadron. Mientras crecía en entidad continuó en su papel de enseñanza de pilotos de caza pero, tras haberse trasladado a Sedgford en noviembre, se preparó como escuadrón polivalente para ser destinado a Mesopotamia. Abandonó Gran Bretaña el día de Navidad de 1917 y se dirigió por vía marítima al golfo Pérsico, llegando a Basora el 2 de marzo de 1918. Ahí se dividió para cubrir más eficazmente el frente mesopotámico. La Patrulla A fue destinada al I.er Cuerpo en Samara y empleó bombarderos D.H.4 y cazas RAF S.E.5a y SPAD S.VII en misiones de escolta en general y de superioridad aérea. La Patrulla B permaneció como núcleo de mando en Basora, con aviones Martinsyde Elephant. La C, una de las pocas unidades de la RAF equipada con monoplanos, se unió al III.er Cuerpo en Mirjana con sus aviones Bristol M.1C. Ésta fue la primera patrulla que entró en acción, suministrando cobertura aérea en el avance hacia Kirkuk y efectuando ametrallamientos en apoyo a la progresión de la infantería. La mitad de la Patrulla B marchó a Hamadan, en Persia, y apoyó a la Dunstenforce, que atravesaba la región de los Jungali en dirección al mar Caspio. Parte de esta patrulla embarcó para Bakú, en Rusia, donde realizó salidas de bombardeo y reconocimiento hasta su retirada. La Patrulla A se dedicó en octubre de 1918 a apoyar la ofensiva que acabó con la derrota de los turcos en el río Tigris, y realizó casi exclusivamente bombardeos y ametrallamientos.

Al terminar el conflicto, el 72.° volvió a su cuartel general en Bagdad, donde permaneció en misiones de vigilancia hasta el otoño de 1919, en que fue disuelto en esa ciudad el 22 de setiembre de 1919.

Hasta el 22 de febrero de 1937 no reapareció el 72.°, cuando una patrulla del 1.er Squadron de Tangmere fue a la fábrica Gloster para recoger Gloster Gladiator Mk I recién fabricados y llevarlos a Tangmere. Fue la última unidad en usar este último caza biplano y, una vez alcanzado el nivel conveniente de efectivo, el 72.° se trasladó a Church Frenton, su base permanente. Encargado de la defensa del norte industrial, se le llamó para estar preparado durante la crisis de Munich en setiembre de 1938, pero afortunadamente la guerra no estalló, de momento. En abril de 1939, el 72.° se pasó a los Supermarine Spitfire. Durante la llamada «falsa guerra» que medió entre setiembre de 1939 y mayo de 1940, ya en la II Guerra Mundial, el 72.° fue uno de los pocos escuadrones que utilizó sus armas en acción y con éxito. El 22 de octubre dos de sus pilotos que patrullaban sobre el mar del Norte descubrieron un grupo de hidroaviones Heinkel He 115 y derribaron dos de ellos. En 1940 el 72.° estuvo ocupado en traslados a lo largo del país, y como resultado de esto la unidad se pasó a los Gladiator en marzo, pues su aeródromo no era lo suficientemente espacioso para los Spitfire.

El escuadrón no participó en los combates de mayo y quedó en la reserva, pero fue destacado durante cinco días a Gravesend para llevar a cabo salidas sobre las playas de Dunkerque. Durante este tiempo derribó un Junkers Ju 88 por la noche, una de las pocas veces en las que un Spitfire atacaba con éxito en tales condiciones. Aunque el escuadrón no tomó parte en el comienzo de la batalla de Inglaterra, estuvo disponible cuando empezaron las incursiones desde Noruega hacia el noroeste, el quince de agosto de 1940, y participó en la interceptación de esas acciones, consiguiendo seis victorias confirmadas. El 31 de agosto marchó a Biggin Hill y se implicó de lleno en la lucha sobre el sur de Gran Bretaña, en setiembre. Pareció entonces que quería recuperar el tiempo perdido y combatió todos los días contra las grandes formaciones alemanas. Al acabar el mes, tenía un total de victorias confirmadas que pasaban de cincuenta. En octubre el escuadrón se retiró a East Anglia y después a Escocia.



Estos monoplanos Bristol fueron fotografiados en Mirjana, desde donde fueron utilizados por la Patrulla C del 72.° Squadron durante el avance británico sobre Kirkuk. Dos de estos aparatos disuadieron de sus intenciones a una tribu kurda mediante la ejecución de una exhibición acrobática a baja cota.

Hasta julio de 1951 el 72.° no volvió a la acción y, de regreso a Biggin Hill, se reequipó con Spitfire Mk VB armados con cañones. Su función era ahora ofensiva, haciendo incursiones de caza sobre Francia y los Países Bajos, y «Rhubarbs», en las que los pilotos se aventuraban individualmente o en parejas a baja altura y en malas condiciones meteorológicas para atacar objetivos de fortuna. Durante todo un año éstos fueron los deberes del escuadrón, con base en Kent, sobre todo en Biggin Hill. Al cabo de poco tiempo hubo de hacer frente a los Focke-Wulf Fw 190, y aunque consiguió derribar algunos encontró en este modelo un formidable adversario. El 12 de febrero de 1942 el escuadrón participó en la catástrofe que supuso la escapada del *Scharnhorst* y del *Gneisenau*, en la que se esforzó por escoltar de cerca al escuadrón de Fairey Swordfish del Arma Aérea de la Flota que intentaba torpedear a esos buques. Atacó a los cazas alemanes y derribó tres de ellos, pero no pudo evitar la destrucción de los Swordfish.

En agosto se produjo un cambio de planes, voló al norte y se preparó para su traslado a ultramar. El 8 de noviembre salió hacia Argel y suministró cobertura aérea a ese puerto recién ocupado. Tres días después destruyó su primer Messerschmitt Bf 109 en el norte de África, y extendió sus salidas a medida que avanzaban las tropas y se dedicó a la escolta de escuadrones de Hurricane. Las operaciones siguieron en el año nuevo, pues la lucha estuvo en tablas hasta la primavera. A primeros de 1943 el 72.° pasó a una fase no operacional, se reequipó con



Este Spitfire Mk I del 79.° Squadron lleva las letras «RN» adoptadas en 1940. La posición en que se encuentra en esta fotografía no es nada cómoda.

Spitfire Mk IV y volvió a la lucha final en África, consiguiendo otras cincuenta victorias, la mayor cifra de toda la campaña. En junio se trasladó a Malta para la invasión de Sicilia, aunque también participó en la defensa de la primera. En la invasión el 72.° estaba encargado de escoltar a los bombarderos y de realizar patrullas sobre las cabezas de playa. Tras la caída de Sicilia siguió una pausa hasta la invasión de la península italiana.

Una vez más el escuadrón se dedicó a patrullar sobre las playas cuando se produjeron los desembarcos. En setiembre se había progresado lo suficiente para que el escuadrón pudiese asentarse en la propia Italia y dirigir su atención a la cobertura directa del avance de las fuerzas de tierra. Ese mismo mes reclamó el derribo del avión que elevaba a 200 su cifra de victorias. La meteorología del invierno italiano perjudicó el ritmo de las operaciones, pero el escuadrón actuó siempre que le fue posible; en 1944 se dedicó especialmente a la escolta de bombarderos, si bien hubo de volver a las patrullas sobre las playas durante el desembarco de Anzio. En julio de 1944 abandonó durante tres meses los cielos italianos para apoyar los desembarcos en el sur de Francia. Ello tuvo lugar con éxito y escasa oposición aérea enemiga, y el 72.° Squadron regresó a Italia en setiembre de 1944 para seguir combatiendo contra los alemanes y la climatología italiana. Hasta marzo de 1945 su participación en la campaña fue algo marginal, pero incluso entonces se dedicó básicamente a los reconocimientos armados, una vez que sus Spitfire hubiesen sido modificados con lanzabombas subalares. Éste fue el cometido de la unidad hasta el fin de la guerra en Europa. El escuadrón se desplazó directamente a Austria, donde permaneció en tareas de vigilancia, en particular no perdiendo de vista las fronteras con Yugoslavia durante los problemas en Trieste a finales de 1945. Siguió en ese área durante 1946, hasta que fue disuelto en Tissano el 30 de diciembre de ese año.

El escuadrón se volvió a formar en Gran Bretaña a partir del 130.° Squadron de Odiham el 1 de febrero de 1947. Volvió a su cometido previo como escuadrón de caza para defensa aérea dentro del Mando de Caza y formó parte de la primera ala de aviones de Havilland Vampire. Durante los años siguientes utilizó varias versiones del modelo y en 1950 participó en un experimento del Mando de Caza por el que un escuadrón regular de caza era estacionado en una base que albergaba también dos escuadrones auxiliares. Esto se probó asimismo en Biggin Hill con el 41.° Squadron, pero el 72.° marchó a North Weald para unirse a los Squadrons n.os 601 y 604, equipados también con Vampire. En 1952 el escuadrón pasó a los Gloster Meteor F.Mk 8 y se trasladó a su base de antes de la guerra, en Church Fenton, para defensa de la región industrial de Yorkshire.

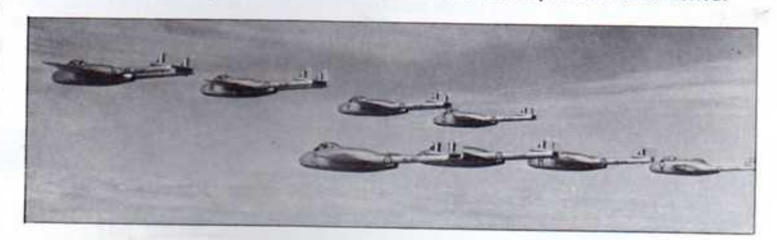
En 1955 el 72.° Squadron se convirtió en una unidad de caza nocturna y después en todotiempo, equipado inicialmente con cazas nocturnos Meteor y después con los Javelin. Esto siguió así hasta 1961, año en el que el Mando de Caza comenzó a reducirse y el escuadrón fue disuelto el 30 de junio de ese año en Leconfield.

El 15 de noviembre de 1961 se formó otra vez el 72.° Squadron, en Odiham, pero no como escuadrón de cazas, sino de helicópteros, y fue la segunda unidad británica que recibió el Westland Belvedere HC.Mk 1 para misiones de transporte pesado. Su misión consistía en cooperar con el Ejército mediante el traslado táctico a sus posiciones de equipos pesados como cañones y vehículos. Cumplió también funciones más pacíficas en aquellos días de experimentación con los helicópteros; algunas fueron verdaderamente espectaculares, como cuando depositó la aguja del campanario de la catedral de Coventry en abril de 1962. Para aumentar su campo de acción realizó un curso de familiarización con la Royal Navy para adaptarse al uso de sus Belvedere desde portaviones.

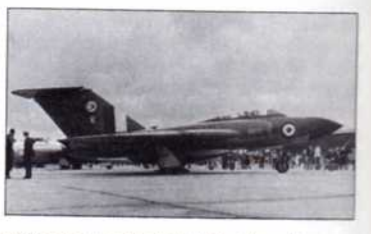
Los Belvedere fueron sustituidos por los Westland Wessex en 1964 y el 72.° se reafirmó en el papel de unidad móvil de helicópteros, capaz de volar en campaña en apoyo del Ejército. Como tal, ha transcurrido su existencia entre innumerables maniobras y ha enviado destacamentos a ultramar cuando lo ha requerido el Ejército. Durante los últimos veinte años, ha apoyado a las unidades de tierra en Irlanda del Norte y ahora tiene allí su base para funciones de seguridad interna en la provincia.



El jefe de escuadrón Maurice Shaw estuvo al mando del 72.° de diciembre de 1955 a junio de 1957. Este Meteor NF.Mk 14 fue su montura durante ese período, como refrendan las iniciales pintadas en su deriva.



El 72.° Squadron se convirtió en una unidad a reacción al ser rebautizado el 130.° Squadron, equipado con Vampire y estacionado en Odiham. En 1950 el 72.° se mudó a North Weald y en 1952 realizó con sus Vampire una gira de buena voluntad por los países nórdicos.



El Gloster Javelin FAW.Mk 4 fue el último modelo utilizado por el 72.° Squadron. El avión de la fotografía lleva el emblema del vencejo en la deriva.



El 72.° Squadron se convirtió en una unidad de helicópteros en 1961 al recibir aparatos Westland Belvedere en su base de Odiham. Este modelo fue remplazado por el Wessex en 1964. El Wessex ha servido desde entonces con el escuadrón, que actualmente se halla en Irlanda del Norte.



El emblema del vencejo del 72.° está flanqueado por las fajas azules que adoptó la unidad mientras estuvo equipada con aviones de caza.

73.° Squadron



El 73.° Squadron se formó como unidad de caza en Upavon el 1 de julio de 1917 y comenzó a equiparse con el Sopwith Camel. Cuando estuvo preparado, marchó a Francia el 9 de enero de 1918 e, instalado en Liettres, realizó su primera patrulla operacional al mes siguiente. Pronto fue destinado a contener el avance alemán y enviado a proteger el sector entre Cambrai y St. Quentin, donde realizó salidas de ataque al suelo contra las tropas enemigas. Cuando esta ofensiva se detuvo y acabó por retroceder, el escuadrón volvió a sus tareas habituales de caza, con patrullas ofensivas y escoltas a bombarderos hasta junio, en que se trasladó al sur, al frente francés alrededor de Reims. Allí destruyó 28 aviones alemanes en un mes antes de volver al frente británico a comienzos de agosto. Entonces se le encomendó una función más especializada, la de operar conjuntamente con el Tank Corps. Ya que los alemanes habían desarrollado armas contracarro, el 73.° hubo de dedicarse a



Un Gloster Gladiator del 73.° Squadron exhibe la insignia de escuadrón, en azul y amarillo. La unidad recibió sus primeros Gladiator en junio de 1937; por entonces tenía su base en Debden, pero al poco tiempo se mudó a Digby.



El 73.° Squadron fue una de las pocas unidades que desafió a la autoridad y llevó durante la guerra sus clásicos emblemas de preguerra. Éstos aparecieron sucesivamente en sus Hurricane, Tomahawk y Spitfire.

El último caza empleado por el 73.° Squadron fue el de Havilland Venom, que remplazó al Vampire en diciembre de 1953 y sirvió hasta que a su vez fue sustituido por bombarderos ligeros Canberra en 1957.

efectuar ataques a baja cota sobre dichas armas para anularlas antes de que éstas actuasen contra los carros aliados. Esto significó el confinamiento del 73.° a los ataques a baja cota que se trasladase de campo de batalla a campo de batalla, dependiendo siempre de donde operasen los carros de combate y cuando lo hiciesen. Conforme la guerra avanzaba y la ofensiva final de los aliados crecía en intensidad, el número de operaciones del escuadrón se incrementó también, y se mantuvo en acción continuamente hasta la declaración del armisticio, tras haber realizado un prodigioso número de salidas y acumular en su día record un total de 25 000 disparos de ametralladora y el lanzamiento de 160 bombas de 11 kg. Al terminar la guerra, había poco trabajo para una unidad tan especializada, por lo que el escuadrón volvió a Gran Bretaña en febrero de 1919 y fue disuelto en Yatesbury el 2 de julio de ese año.

Extrañamente, el 73.° se volvió a formar como escuadrón de caza en una base de bombarderos. La base en cuestión era Midenhall y la fecha el 15 de marzo de 1937. Como equipo interino se le dotó con Hawker Fury, con los que voló durante cuatro meses y se trasladó a su siguiente base, el nuevo aeródromo de Debden, donde se reequipó con Gloster Gladiator. El escuadrón se preparó en ellos hasta noviembre, en que se trasladó al norte, a su base permanente de Digby; recuperó rápidamente el tiempo perdido y pasó a formar parte operacional del 12.° Group del Mando de Caza. En julio de 1938 se reequipó con Hawker Hurricane Mk I y se preparó concienzudamente con este modelo tan distinto. Cuando estalló la II Guerra Mundial en setiembre de 1939, el escuadrón era ya operacional y se trasladó a Francia, junto con el 1.er Squadron, para formar el componente de caza de la Fuerza Aérea Avanzada de Interdicción, la contribución ofensiva de Gran Bretaña al frente del Oeste. Allí su misión fue doble: escoltar los escuadrones de bombardeo de la fuerza en sus incursiones, y defender sus bases, aunque al principio patrulló el área de Cherburgo para proteger a las embarcaciones que transportaban a la Fuerza Expedicionaria Británica a Francia. La acción llegó pronto, el 8 de noviembre de 1939, cuando un Dornier Do 17 cayó ante los Hurricane del escuadrón. Otros combates tuvieron lugar de forma esporádica durante los cinco meses siguientes. Con la invasión alemana de Bélgica y los Países Bajos en 1940, el 73.° entró decididamente en acción, suministrando cobertura aérea a los aeródromos de la RAF y otras bases.

Finalmente, el 17 de junio tuvo que dejar Francia y volver a Gran Bretaña para recuperarse. Esto tuvo lugar en Church Fenton, en Yorkshire, y el escuadrón comenzó a concentrarse en el entrenamiento en la caza nocturna; fue declarado operacional en este papel en agosto de 1940. Se trasladó al sur en setiembre y realizó patrullas nocturnas cuando los alemanes cambiaron de política y comenzaron a amenazar Londres. Desgraciadamente la cooperación no fue tan buena como debiera y los antiaéreos londinenses derribaron más aparatos del 73.° que aviones alemanes destruyó el escuadrón. En octubre, la unidad fue declarada no operacional para que pudiese prepararse para su despliegue en ultramar.

Los Hurricane embarcaron en el HMS *Furious* y se trasladaron a Takoradi, en el África Occidental, desde donde intentaron volar a traés del sur del desierto del Sahara hacia Egipto, guiados por un Bristol Blenheim. En el primer intento se perdieron y tuvieron que aterrizar en pleno desierto, pero en la segunda intentona lograron llegar sanos y salvos. En enero el 73.° comenzó a operar sobre el desierto occidental y a conseguir éxitos contra los Savoia-Marchetti S.M.79. En marzo fue destinado a Tobruk para la defensa de la ciudad, pero ese cometido se hizo más difícil según avanzaban las fuerzas del Eje. Eventualmente fue retirado y destacado en Creta en un desesperado intento de defender las fuerzas allí presentes.

Tras la debacle de la isla, el 73.° volvió a la Zona del Canal de Suez y a su papel de caza nocturna para la defensa de la región; también llevó a cabo instrusiones nocturnas. Al resurgir la ofensiva británica en el desierto, el 73.° volvió al ataque al suelo diurno y continuó en ese papel a lo largo del año, probando los Curtiss Tomahawk en esta función en setiembre sin éxitos sobresalientes. Al mismo tiempo realizó una contribución importante en la defensa nocturna de Port Said hasta febrero de 1942, en que se lanzó con todas sus fuerzas sobre los combates en tierra. Entonces pasó a realizar salidas de caza e intrusión nocturnas combinadas con ataques al suelo diurnos. Sus actividades nocturnas se diversificaron y se dedicó a los buques además de a objetivos de tierra; cubrió puntos tan distantes como Pantellaria. En 1943 también intentó intrusiones nocturnas desde Malta sobre Sicilia, pero éstas resultaron demasiado costosas.

El verano de 1943 trajo los Supermarine Spitfire, que se emplearon sobre todo para defensa de instalaciones navales.

Cuando tuvo lugar la invasión de Sicilia e Italia, el 73.° se dedicó a patrullas sobre las cabezas de playa, a localizar pilotos derribados sobre el mar y después a la defensa de las instalaciones de Nápoles. Al cambiar el año (1944) se trasladó a través del Adriático y se dedicó a la creciente ofensiva aérea sobre Yugoslavia, convirtiéndose en un escuadrón de cazabombardeo en abril y encargándose de numerosos ataques. Durante el resto de 1944 el 73.° se mantuvo en esto, pero a comienzos de 1945 envió un importante destacamento a Grecia para ayudar a controlar a las fuerzas del ELAS, que amenazaban con tomar ese país recién liberado. Desde entonces estuvo enteramente dedicado a la lucha yugoslava y acabó por operar desde la propia Yugoslavia durante un tiempo.

Al terminar la guerra, el 73.° se retiró a Malta, donde se convirtió en el escuadrón de defensa de la isla durante tres años. En 1948 se convirtió a los cazas a reacción de Havilland Vampire, con los que empezó a operar desde Chipre. Tras cinco años en esa zona, el escuadrón fue transferido a Iraq y un año después se convirtió a los de Havilland Venom en Habbaniya. Al año siguiente la RAF fue expulsada de ese país y el 73.° fue redesplegado en la nueva base de Akrotiri, desde donde operó con sus Venom en la campaña de Suez, en 1956. En 1957 algunas unidades de la RAF cambiaron su papel. En marzo de 1957 el 73.° se convirtió en un escuadrón de bombardeo y se reequipó con English Electric Canberra B.Mk 2. Formaba parte ahora de los efectivos del Ala de Interdicción de Akrotiri, que fue asignada a las fuerzas del Pacto de la CENTO que cubrían todo el Mediterráneo Oriental y el escenario del Oriente Próximo. En 1962 mejoró la flexibilidad de la unidad al ser reequipada con los Canberra B.Mk 15, con los que pudo llevar a cabo ataques al suelo y misiones de intrusión además de su papel usual de bombardeo. El escuadrón siguió siendo operacional durante los años sesenta, pero acabó por ser disuelto, cuando desapareció el ala de bombardeo, en Akrotiri, el 3 de febrero de 1969.

74.° Squadron



Northolt fue la base donde se formó el 74.° el 1 de julio de 1917. Tras mudarse a Londres-Colney, la unidad sirvió para fines de entrenamiento hasta la primavera de 1918, en que fue movilizada para su despliegue en ultramar, se reequipó con RAF S.E.5a y marchó a Francia en marzo de 1918, justo cuando se contuvo el avance enemigo. El escuadrón tomó parte en la ofensiva del verano y sostuvo su primer combate el 12 de abril de 1918, destruyendo cinco aviones. La mayor parte del tiempo realizó patrullas ofensivas para proporcionar la necesaria superioridad aérea sobre los campos de batalla, y en dichas patrullas el escuadrón comenzó a llevar bombas bajo las alas para su uso contra objetivos de fortuna. El 74.° se labró pronto una buena fama como unidad de caza cuando su palmarés comenzó a ascender rápidamente: tras seis semanas de combates había derribado setenta aviones. Cuando terminó el verano, el escuadrón se dedicó cada vez más a los ataques al suelo, ametrallando a la vanguardia del avance aliado. A pesar de esto, al llegar el armisticio el 74.° había destruido 140 aviones y se había



Aviones S.E.5a del 74.° Squadron. Uno de los jefes de patrulla del escuadrón durante ese período era el mayor Mick Mannock, el mayor as británico de la I Guerra Mundial y poseedor de la Cruz Victoria (foto Bruce Robertson).

convertido en una unidad muy eficaz. Al terminar las hostilidades el 74.° no tenía ya nada que hacer y volvió a Gran Bretaña en febrero de 1919, disolviéndose en Lopcombe Corner el 3 de julio de 1919.

En 1939 la RAF se expandía rápidamente en un desesperado intento por mantener el equilibrio con respecto a la creciente fuerza aérea alemana. Esto se logró en parte extrayendo una patrulla de algún escuadrón operacional y sentando con ella las bases para una nueva unidad. Se intentó así reformar el 74.° a partir de una patrulla del 23.° Squadron, pero esa unidad hubo de ser rápidamente embarcada con rumbo al Mediterráneo a raiz de la crisis abisinia. El 74.° se formó de nuevo cuando el 23.° desembarcó en Hal Far (Malta) en setiembre de 1935, aunque ello no fue oficial hasta el 14 de noviembre. El nuevo 74.° fue equipado con aviones Hawker Demon y su misión inmediata fue la defensa de Malta. Siguió en ello durante un año, hasta que en setiembre de 1936 volvió a Gran Bretaña. Allí se instaló en Hornchurch y se convirtió en una unidad de cazas monoplazas, sustituyendo sus Demon por Gloster Gauntlet. Se le conoció como el escuadrón «Tiger» y su insignia pasó a ser la cara de un tigre. Hornchurch era una de las estaciones de la RAF recién reconstruidas y había sido establecida como base clave para la defensa de Londres. Por ello era necesario que tuviese los mejores cazas, por lo que los tres escuadrones allí presentes, incluido el 74.° fueron dotados con Supermarine Spitfire a comienzos de 1939, facilitando así que pudiesen ser operacionales antes de que la II Guerra Mundial estallase.

El 74.° estaba ansioso por repetir los brillantes éxitos que consiguiera en 1918 y, desgraciadamente, abrió fuego demasiado pronto. En su segunda salida de interceptación atacó a una formación de aviones y destruyó dos de ellos sobre el estuario del Támesis, sólo para descubrir más tarde que se trataba de dos Hawker Hurricane del 56.° Squadron de North Weald. Desde entonces y durante siete meses las acciones fueron mínimas y el escuadrón se ocupó de patrullas sobre las costas orientales y el Estuario. Con el inicio de las hostilidades generalizadas en Francia en mayo de 1940, el 74.° realizó patrullas ofensivas desde Gran Bretaña sobre el área de operaciones para aliviar la presión ejercida sobre las demás unidades y pronto estuvo en el meollo de los combates, con la inevitable pérdida de pilotos. Tras Dunkerque apenas hubo respiro para la unidad, pues la aviación alemana comenzó a adentrarse hasta su área de operaciones del estuario del Támesis y a atacar convoyes en el canal de la Mancha; así, en junio y julio el 74.° hubo de librar combates aéreos casi a diario. De nuevo mostró el 74.° Squadron su coraje. Durante aquellos dos meses, jugó un papel principal en la primera fase de la batalla de Inglaterra, sostuvo muchos combates, alcanzó una buena cifra de victorias y también encajó una gran proporción de pérdidas. A mediados de agosto el escuadrón empezaba a dar señales de agotamiento y fue retirado a Wittering. En setiembre se trasladó a Coltishall y volvió a la batalla, convirtiéndose en una de las primeras unidades equipadas con el Spitfire Mk II.

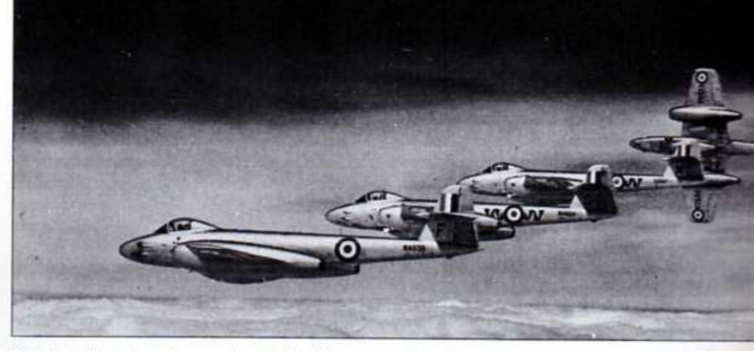
Comenzó a tomar parte en las salidas de caza a nivel de ala que el 12.° Group había instigado para hacer



El primer avión que llevó el famoso emblema atigrado del 74.° Squadron fue el Gloster Gauntlet (foto John D.R. Rawlings).

frente a las formaciones enemigas que aparecían regularmente sobre East Anglia. Un mes después se trasladó a Biggin Hill, desde donde entró en acción contra las incursiones de cazabombardeo de los Bf 109; el 74.° se empeñó a fondo contra esos ataques, que eran bastante difíciles de interceptar. En noviembre actuó con tanto celo que derribó 26 aviones, en un momento en que se reconocía oficialmente que la batalla había terminado.

Cuando la RAF pasó a la ofensiva en 1941, el 74.° formaba parte del Ala de Biggin Hill y actuaba en las incursiones de caza sobre el norte de Francia con las que se quería atraer a los alemanes al combate. Tomó también parte en las escoltas a las incursiones de los Bristol Blenheim que comenzaron a sondear el continente de día. En mayo recibió aviones Spitfire armados con cañones. Por entonces proseguía la ofensiva nocturna alemana sobre Gran Bretaña y algunos de los escuadrones de Spitfire hubieron de sostener combates nocturnos durante el verano, el 74.° entre ellos. Aunque el Spitfire era inadecuado para combatir de noche, el 74.° derribó en Heinkel He 111 antes de trasladarse al norte en julio, para realizar patrullas de convoyes en la costa oriental. Permaneció alejado de la acción en 1942 y luego zarpó para Palestina, donde llegó sin aviones y fue empleado al servicio de los bombarderos norteamericanos. A finales de 1942 el 74.° partió hacia Irán con cazas Hurricane; allí permaneció hasta 1943, en que se trasladó a distintas bases iraquíes y del Golfo, donde operó pero sólo en defensa portuaria. Sin embargo por entonces había recuperado el Spitfire como material de vuelo. Desde allí se dividió en varios destacamentos en Chipre para cubrir la expedición británica a las islas del Dodecaneso y allí entró en acción de nuevo. Pero esto no duró mucho, pues desde entonces hasta comienzos de 1944 el escuadrón vagó por el Mediterráneo sin entrar prácticamente en acción. En abril, el 74.° dejó el Mediterráneo y volvió a Gran Bretaña. Sentó base en North Weald y pronto entró en acción, con incursiones de caza y escoltas a bombarderos. Llegó justo a tiempo para la invasión de Francia y en el Día D realizó patrullas sobre las playas. Al mismo tiempo, las bombas volantes V-1 comenzaron a caer sobre el sudeste del país y el 74.° se centró en atacarlas hasta julio, cuando fue transferido a la 2.ª Fuerza Aérea Táctica y se le dotó con cazabombarderos Spitfire. En agosto se trasladó a Francia y comenzó a volar en apoyo cercano de las tropas aliadas que avanzaban hacia Ruán. Según progresaba el avance, el 74.° siguió en su estela, ametrallando y bombardeando objetivos para el Ejército; también encontró tiempo para realizar escoltas a los bombarderos del 2.° Group. El 74.° asistió al 21.° Grupo de Ejércitos hasta abril de



Este cuarteto de aviones de exhibición se constituyó para participar en festivales aéreos en el continente europeo. El Meteor F.Mk 8 fue el primer avión de posguerra que llevó el emblema atigrado de la unidad, que por entonces tenía su base en Horsham St Faith.

1945, en que decreció la actividad.

Al terminar la guerra en mayo de 1945, el 74.° volvió a Gran Bretaña, al Mando de Caza. En Colerne pasó a un primer plano de la nueva RAF, reequipándose con Gloster Meteor como parte del primer ala de cazas a reacción de la RAF. Siguió un largo período de preparación durante el que el 74.° trazó los métodos de operación con su nuevo avión. En setiembre de 1946 el 74.° se trasladó al este, a Bentwaters, de nuevo para formar parte de las defensas de Londres. En octubre se instaló en su base permanente de Norwich. Allí empleó sucesivas versiones del Meteor y después del Hawker Hunter, desde marzo de 1957 en adelante. Ello fue el preludio de su siguiente cometido de importancia. En junio de 1959 llevó sus Hunter a Coltishall, donde al año siguiente se convirtió en el primer escuadrón Mach 2 operacional de la RAF, equipado con el English Electric Lightning. Se dedicó a practicar nuevas tácticas y operaciones para sacar el mejor partido de este potente caza. También participó en numerosas demostraciones, por tratarse del primer escuadrón dotado con el Lightning. En 1964 se trasladó a Escocia, donde se mantuvo en estado de alerta para hacer frente a los aviones de reconocimiento soviéticos que sondeaban las defensas británicas. En 1967 el 74.° se trasladó a Singapur, donde suministró un formidable componente de defensa durante la confrontación indonesa. Permaneció allí cuatro años, hasta ser disuelto en Tengah el 31 de agosto de 1971.

El escuadrón se reformó como parte de la flaca fuerza defensiva en Gran Bretaña en Wattisham en julio de 1984, equipado con aparatos F-4J Phantom II.



Este Hawker Hunter F.Mk 6 lleva la tradicional insignia del 74.° Squadron y, extraoficialmente, bordes marginales alares blancos. El 74.° voló con los Hunter de 1957 a 1960, en que pasó a ser el primer escuadrón Mach 2 de la RAF.



Arriba: dos Englis Electric Lightning F.Mk 1 del 74.°, primer escuadrón Lightning de la RAF. Esta unidad pasó más tarde al F.Mk 3 y después al F.Mk 6, con el que se trasladó a Singapur para proporcionar defensa de caza supersónica en la región.

Abajo: el 74.° abandonó sus Lightning en 1971 al ser disuelto en Tengah. Curiosamente, esta unidad se volvió a formar en 1984 y se equipó con 15 Phantom ex US Navy adquiridos provisionalmente a la espera de la puesta en servicio del Tornado ADV.



75.° Squadron



Como el RFC hubo de encargarse del núcleo de la Defensa Metropolitana en 1916, se formó una serie de nuevos escuadrones destinados a este fin, y el 75.° fue uno de ellos. Esta unidad se constituyó el 1 de octubre de 1916 en Goldington, donde estableció su cuartel general, y fue dividida en tres patrullas, que se dispersaron entre Yelling (cerca de St Neots), Old Weston (Thrapston) y Therfield (en las cercanías de Baldock); su material de vuelo era el RAF B.E.12. El proceso de preparación de la unidad fue dilatado a causa de la escasez de aviones y tripulaciones, ya que el frente Occidental acaparaba todas las prioridades: el escuadrón estuvo a punto de ser disuelto a comienzos de 1917 como resultado de la disminución de las incursiones alemanas y la necesidad de sus aviones en Francia. Pero ello no sucedió, ya que al poco tiempo arreciaron las acciones ofensivas alemanas sobre Gran Bretaña y el escuadrón hubo de ser destinado a la ejecución de patrullas nocturnas regulares, en un vano intento de descubrir y derribar aviones alemanes.

El 8 de setiembre de ese año el escuadrón se trasladó al este, a Elmswell, donde ya operaba su cuartel general y una de sus patrullas mientras las dos restantes se hallaban en Harling Road y Hadleigh. Ahora la unidad se veía obligada a despegar cada vez que aviones enemigos ponían proa a East Anglia. Al llegar el invierno decrecieron las incursiones y el escuadrón se concentró más en los *Zeppelines*, aunque estas aeronaves presentaban graves problemas de techo operativo a los pobres aviones B.E.

En el verano de 1918, el escuadrón se mudó al completo a North Weald Bassett y allí remplazó sus inadecuados B.E. por aviones Avro 504K convertidos en monoplazas y equipados con una ametralladora Lewis de tiro frontal. La unidad empleó asimismo unos pocos Sopwith Camel, pero no llegó a ser totalmente dotada con este tipo. Por entonces existían pocas oportunidades de entrar en acción y la paz sorprendió al 75.° Squadron basado todavía en North Weald, donde fue disuelto el 13 de junio de 1919.

Durante la expansión de la RAF, la unidad se reformó en Driffield, Yorkshire, el 15 de marzo de 1937 a partir de la Patrulla B del 215.° Squadron hasta convertirse en un completo escuadrón de bombardeo. Al principio usó los Vickers Virginia y Avro Anson, los únicos modelos disponibles, pero en setiembre se reequipó con Handley Page Harrow, adecuados para el bombardeo de largo alcance. En 1938 todos los Harrow fueron asignados al 3.er Group, por lo que el 75.° se trasladó al sur, a Honington, desde donde tomó parte en los ejercicios aéreos de ese año. Con la crisis de Munich apaciguada y la RAF en alza, cada grupo seleccionó algunos de sus escuadrones para convertirse en unidades de complemento, no operacionales, que servirían para el entrenamiento y mantenimiento de tripulaciones para el grupo. El 75.° Squadron asumió este papel en marzo de 1939 y recibió aviones Anson para sus cometidos de adiestramiento. En julio se trasladó a Stradishall y se reequipó con Vickers Wellington Mk I.

Al estallar la II Guerra Mundial, los escuadrones de complemento del grupo se trasladaron hacia el oeste para alejarse de las zonas en las que se esperaba el asalto de los bombarderos alemanes; el 75.° se mudó a Harwell, en Berkshire, con el otro habitante de Stradishall, el 148.° Squadron. Continuaron en su papel de unidades de instrucción hasta el 4 de abril de 1940, en que fueron disueltos y fusionados en la 15.ª Unidad de Entrenamiento Operacional.

En 1938 la Royal New Zealand Air Force había encargado seis Wellington Mk I para formar un escuadrón de bombardeo para servir en Nueva Zelanda, y en el verano de 1939 esos aparatos salieron de las líneas de producción de Weybridge. Llegaron tripulaciones de la RNZAF para convertirse a este modelo y fueron hospedadas en Feltwell, donde realizaron su entrenamiento junto a los Squadrons



El 75.° Squadron utilizó unos pocos Avro Anson junto con sus Virginia en 1937. Al cabo de dos años pasó a estar equipado exclusivamente con el Anson y se convirtió en una unidad de entrenamiento dentro del 3.er Group (foto P.H.T. Green).

n.ºs 37 y 215. Al estallar la guerra, el gobierno de Nueva Zelanda decidió que esta unidad quedara en Gran Bretaña y contribuyese al esfuerzo bélico. Así, el mismo día que desaparecía el 75.° Squadron en Harwell, la patrulla neozelandesa de Feltwell se convertía en un nuevo 75.° (NZ) Squadron. Esta unidad realizó como primera operación una salida diurna con tres Wellington sobre el mar del Norte, que resultó en un fracaso parcial a causa del mal tiempo.

El 75.° Squadron fue el primer escuadrón de la Commonwealth formado en Gran Bretaña en la II Guerra Mundial y durante ésta estuvo predominantemente compuesto por neozelandeses.

Las bajas fueron elevadas y aumentaron durante el invierno, perdiéndose al comandante en abril de 1942 y al sargento Ward a finales de año. El 75.° continuó con los Wellington en 1942 pero en octubre del mismo año pasó a volar con los cuatrimotores Short Stirling, empleándolos por vez primera el 20 de noviembre. Se trasladó al hipódromo de Newmarket Heath, transformado en base de bombarderos. La oposición alemana era cada vez más amenazante y sus cazas nocturnos lograban abatir a los bombarderos británicos con mayor facilidad, de modo que el escuadrón hubo de aprender a realizar violentas maniobras evasivas en el curso de sus incursiones. Pero entonces, el 75.° Squadron comenzó a jugar un importante papel en la campaña de minado del Mando de Bombardeo. Una de las razones para ese cambio era el escaso techo del Stirling, que empezaba a resultar inadecuado para sobrevolar las pesadamente defendidas ciudades alemanas. En abril de 1943 el 75.° Squadron tomó parte en la mayor operación emprendida hasta la fecha, en cuyo curso le tocó actuar sobre el Báltico. Pero el minado (o «jardinería» como se le llamaba en código) no era tampoco un placer, pues de los ocho aviones enviados por el escuadrón al Báltico cuatro no regresaron. El escuadrón siguió con los Stirling hasta marzo de 1944, en que fueron remplazados por los Avro Lancaster. Inicialmente, estos aparatos fueron empleados en la ofensiva de bombardeo montada para facilitar la inminente invasión de Francia y también en el ataque a los emplazamientos de lanzamiento de las bombas volantes V-1 existentes en este mismo país.

Esta doble ofensiva supuso que el escuadrón realizase cada vez más salidas diurnas. Una vez que los desembarcos en Normandía se hubieron consolidado, el 75.° Squadron se dedicó de nuevo a las acciones nocturnas sobre Alemania, tomando como principales objetivos las redes de comunicaciones y la producción de combustibles. Al concluir la guerra en Europa el escuadrón se preparó para actuar en Extremo Oriente e, incluso, comenzó a ser reequipado con los Avro Lincoln tras haberse mudado a Spilsby en julio de 1945. Pero la guerra terminó de la forma que todos conocemos y el escuadrón fue disuelto el 15 de octubre de 1945.

En diciembre de 1946, el Ministerio del Aire británico sugirió que, debido a los honores conseguidos durante la guerra por su personal neozelandés, el número del escuadrón que nos ocupa fuese transferido a perpetuidad a la RNZAF. Así, en la actualidad la RAF no dispone de ningún 75.° Squadron, que sin embargo sí existe en Nueva Zelanda. Esa unidad ha utilizado aviones Lockheed Ventura, de Havilland Mosquito, de Havilland Vampire, English Electric Canberra (que actuaron contra las guerrillas malayas) y en la actualidad emplea los McDonnell Douglas A-4K Skyhawk.

76.° Squadron



El 76.° Squadron se constituyó en Ripon el 15 de setiembre de 1916 y, equipado con aviones RAF B.E.2c y B.E.2e, fue destinado a la Defensa Metropolitana de East Yorkshire. Su conversión fue lenta y no fue declarado operacional hasta 1917. De hecho, la unidad estuvo dedicada casi en exclusiva a la interceptación de las incursiones de los *Zeppelines*, algunos de los cuales aterraban por Flamborough Head y de allí ponían rumbo al interior de las islas. En 1917 el escuadrón recibió aviones B.E.12.

Éstas fueron muy bien recibidas, pues los *Zeppelines* volaban a unas cotas que difícilmente podían alcanzar los B.E.2; ello, unido a los deficientes medios de alerta temprana de la época, daba como resultado que los aviones del 76.° Squadron comenzasen a llegar a la altitud adecuada cuan-



El 76.° Squadron fue, en abril de 1937, la primera unidad de la RAF equipada con el Vickers Wellesley y en junio participó en el festival de Hendon de ese año (foto P.H.T. Green).

do los dirigibles ya habían soltado sus bombas. El cuartel de la unidad se hallaba en Ripon y las patrullas operacionales distribuidas entre Copmanthorpe, Helperby y Catterick. Se efectuaron muchas acciones, pero inevitablemente la climatología resultaba más peligrosa que los propios alemanes y se produjo más de un accidente. En marzo de 1918 el escuadrón incorporó algunos B.E.12b.

Al acabar la guerra, la necesidad de cerrar aeródromos y devolver los terrenos a sus antiguos propietarios obligó a concentrar el escuadrón en Tadcaster el mes de marzo de 1919 y a

disolverlo el 13 de junio de 1919.

El 12 de abril de 1937, la Patrulla B del 7.° Squadron de Finningley fue convertida en un nuevo 76.° Squadron. Comenzó inmediatamente a recibir los Vickers Wellesley, convirtiéndose en el primer escuadrón dotado con este modelo. Pero durante 1938 se llegó a la conclusión de que los Wellesley no sobrevivirían en un hipotético enfrentamiento con la aviación alemana y que era mejor enviarlos a Oriente Medio, donde la Regia Aeronautica italiana era una amenaza de segundo orden. Así, el 76.° Squadron se reequipó con Handley Page Hampden en abril de 1939 tras haber recibido algunos Anson para realizar la conversión a bimotores. Dos meses más tarde el escuadrón pasó a ser una unidad de instrucción encargada de la preparación del gran número de tripulaciones de la reserva apresuradamente movilizadas. Al estallar la II Guerra Mundial, el 76.° Squadron fue transferido a Upper Heyford para que prosiguiera allí con su tarea, pero el 22 de abril de 1940 se fusionó con el 7.° Squadron para formar la 16.ª Unidad de Entrenamiento Operacional. Durante tres semanas desde el 30 de abril de 1940 se creó en West Raynham un embrión para formar de nuevo el 76.° Squadron, pero este elemento inicial fue disuelto el 20 de mayo de 1940.

El escuadrón reapareció con todas las garantías en Linton-on-Ouse el 1 de mayo de 1941, a partir de la Patrulla C del 35.° Squadron, que había sido la primera unidad equipada con el Handley Page Halifax; en consecuencia, el nuevo 76.° Squadron pasó a ser el segundo escuadrón que utilizaba en operaciones ese modelo. Para ello se trasladó a su propia base, en Middleton St George, desde donde el 12 de junio de 1941 tres aviones de la unidad fueron enviados a su primera misión. Todas sus acciones tenían carácter nocturno, pero no obstante se dedicó también a practicar vuelos diurnos en formación. Ello dio sus frutos el 24 de julio, cuando el escuadrón fue enviado con luz solar a atacar al *Scharnhost* en La Pallice. Encontró una férrea oposición, perdió tres aviones con sus tripulaciones y encajó daños en otros aparatos, pero logró regresar a su base. Desde entonces, el 76.° Squadron se centró en los bombardeos nocturnos, incluso de los buques de guerra fondeados en puertos de la costa atlántica francesa. Sin embargo, el 30 de diciembre tomó parte en otra acción diurna, esta vez sobre Brest. Ahora actuó con más garantías gracias a la escolta de caza, y sólo perdió un avión. A continuación, la unidad centró su atención en un único buque situado en aguas noruegas, el *Tirpitz*. A tal fin, el escuadrón se trasladó a Lossiemouth, más cerca del fondeadero del buque, en Trondheim. Si bien continuó en la ofensiva nocturna contra Alemania, el escuadrón envió regularmente destacamentos al norte para atacar el *Tirpitz*; esa dualidad de funciones comenzó en enero de 1942 y continuó hasta marzo. Al mes siguiente, la unidad se aseguró un puesto de honor en la historia de la RAF al lanzar las primeras bombas de 3 630 kg en operaciones, en el curso de una acción contra la factoría de Krupp en Essen.

El 20 de julio de 1942 el primero de los 16 aviones del escuadrón se trasladó a Gibraltar para desde allí poner rumbo a Oriente Medio, donde tomó parte en una campaña de bombardeo pesado contra las fuerzas victoriosas de Rommel. Sus objetivos principales fueron los puertos norteafricanos, a fin de cortar los suministros que tanto necesitaban los alemanes para sostener sus operaciones. Se presentaron también otros objetivos, como Creta, y la unidad siguió operando hasta el 7 de setiembre de 1942, en que sus efectivos en el norte de África se unieron al 10.° Squadron para constituir el 462.° Squadron australiano. Lo que había quedado del 76.° Squadron en Middleton St George siguió participando en la ofensiva nocturna sobre el Reich y creció hasta disponer de nuevo de todos sus efectivos. El 17 de setiembre el 76.° Squadron regresó a Linton-on-Ouse.

En 1943 aparecieron nuevas versiones del Halifax (la Mk II Serie 1A con el equipo mejorado y la Mk V de prestaciones algo superiores) y con ellas el escuadrón se trasladó en junio a Holme-on-Spalding Moor, aeródromo en el que permaneció hasta el fin de las hostilidades. Sus preocupaciones dentro de la ofensiva nocturna fueron ahora el Ruhr y Hamburgo. Continuó presionando sobre ellas durante el invierno, y en febrero de 1944 comenzó a reequiparse con el mejor de todos los Halifax, el Mk III con motores radiales Bristol Hercules. Durante el verano de 1944, el escuadrón se dedicó a atacar objetivos en Francia en preparación de la invasión de Normandía y otros en Francia y Bélgica relacionados con la instalación de rampas de lanzamiento de las V-1. El Día D el 76.° Squadron se distinguió por la eliminación de la batería costera de Mont Fleury. El bombardeo táctico sobre Normandía fue su tarea durante las semanas siguientes. A continuación se concentró en las rampas de las V-1 en el paso de Calais y para ello hubo de volver a realizar incursiones diurnas. A mediados de julio el 76.° Squadron fue destinado a los ataques sobre el Ruhr, en los que la producción de combustibles sintéticos fue su objetivo prioritario.


El 76.° Squadron se reconstituyó en diciembre de 1953 como unidad equipada con aviones Canberra. Varios aviones del escuadrón llevaron el emblema del león y la rosa de York (fotos Bruce Robertson).



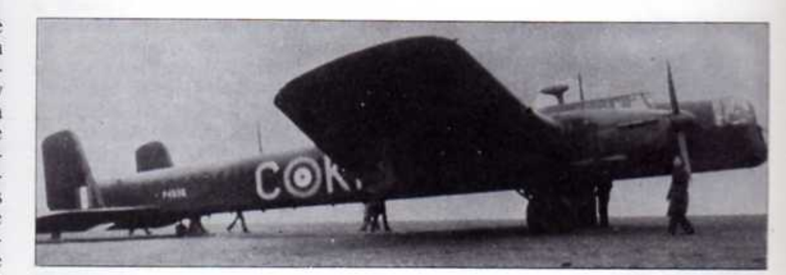
Por entonces, el Mando de Bombardeo estaba en el bando de los vencedores y las bajas entre las tripulaciones descendieron de forma considerable. Insistentemente, el escuadrón siguió actuando sobre Alemania hasta que el 25 de abril de 1945 llevó a cabo su última incursión, contra las baterías de Wangerooge. A mediados de junio el escuadrón había sido transferido al Mando de Transporte y sus Halifax habían dejado paso a los Douglas Dakota. Las tripulaciones se convirtieron rápidamente y los artilleros fueron transferidos. En setiembre se trasladó a la India y estableció su base en Tilda. Comenzó a operar desde allí el 1 de noviembre de 1945, en la cobertura de las rutas de Mauripur, Arkonnan, Santa Cruz y Palam. Durante los seis meses siguientes, el escuadrón estuvo dedicado al traslado de personal militar británico sobre el primer sector de su largo viaje de regreso a la Metrópoli, pero en abril de 1946 volvió a cometidos de apoyo cercano, para los que había sido creado. Sin embargo, esta situación no duró mucho, pues el 1 de setiembre de 1946 fue disuelto para poder transferir sus aviones y tripulaciones al 62.° Squadron.

El 76.° Squadron volvió a formarse, de nuevo en cometidos de bombardeo, en Wittering el 9 de diciembre de 1953, equipado con English Electric Canberra B.Mk 2. La unidad no fue totalmente operacional hasta enero de 1954, pero desde entonces comenzó a practicar bombardeos a alta cota con el Gee-H y a participar en todas las maniobras de ese año. En 1955 envió dos destacamentos a Iraq para evaluaciones de radio y más tarde, en noviembre, se trasladó a Weston Zoyland, equipado ya con los Canberra B.Mk 6, para una misión especial: tras cuidadosos preparativos, el escuadrón se desplazó en marzo de 1956 a Australia, donde se estableció en la base de la RAAF en Pearce. Hasta agosto se dedicó a la recogida de muestras de nubes en el curso de la operación «Grapple», las pruebas nucleares en Maralinga. De vuelta a Hemswell el 1 de abril de 1957, regresó a sus tareas habituales como unidad de bombardeo, pero en 1958 comenzó a prepararse para las evaluaciones nucleares en la isla de Pascua. Fue durante esos preparativos, y mientras volaba en un Canberra equipado con cohetes Napier Scorpion, que una tripulación del 76.° Squadron efectuó la eyección en vuelo a la mayor altura registrada hasta entonces (17 070 m). De julio de 1958 en adelante, la base del escuadrón cambió a Upwood y a finales de ese mes se trasladó a Edinburgh Field para las evaluaciones antedichas; permaneció en el Pacífico hasta noviembre de 1959, lo que aprovechó para realizar vuelos de entrenamiento a Australia y Nueva Zelanda. Al volver a Upwood, el escuadrón sirvió otro año con el Mando de Bombardeo, antes de ser disuelto definitivamente el 31 de diciembre de 1960.

77.° Squadron



El 77.° Squadron se constituyó el 1 de octubre de 1916 en Edinburgo para formar parte de la Defensa Metropolitana y proteger el estuario del Forth y zonas adyacentes. Su cartel se hallaba en la propia ciudad y sus patrullas de combate en Whiteburn, New Haggerston y Penston. Su cometido primario era interceptar las incursiones de dirigibles alemanes, pero aunque realizó numerosas patrullas no estableció contacto ni una sola vez, ya que en ese área las incursiones eran pocas y separadas en el tiempo. El escuadrón tuvo dos cometidos subsidiarios: cooperar con el Ejército en ese área por si se producían desembarcos enemigos y entrenar pilotos de otras unidades en el vuelo nocturno, especialmente al personal de los escuadrones de bombardeo destacados a Francia. Como puede suponerse, fue la segunda tarea la que le ocupó más tiempo. El escuadrón estuvo equipado inicialmente con aviones RAF B.E.2c y B.E.2e, a los que más tarde se sumaron los B.E.2. El 13 de abril de 1917 el escuadrón al completo se concentró en Turnhouse y al cabo de nueve meses se trasladó a Penston, donde fue equipado casi totalmente con aparatos B.E.12b y Avro 504K adaptados a la caza nocturna. Continuó en esas tareas, sin llegar a entrar en acción,


El 77.° Squadron fue la primera unidad operacional equipada con el Armstrong Whitworth Whitley Mk V, modelo que comenzó a recibir en setiembre de 1939.

hasta el 13 de junio de 1919, en que fue disuelto.

El 14 de junio de 1937, la Patrulla B del 102.° Squadron de Finningley se expandió y acabó por convertirse en un nuevo 77.° Squadron. Estaba previsto que fuese equipado con aviones Vickers Wellesley, pero éstos no llegaron hasta noviembre y, de forma interina, la unidad recibió los Hawker Audax. Los Wellesley estuvieron plenamente disponibles en 1938 y el escuadrón fue declarado operacional coincidiendo con la crisis de Munich, ese mismo año. Pero como ello no acabó de momento en hostilidades, los Wellesley fueron retirados y enviados a ultramar. En su lugar, el 77.° Squadron recibió los Armstrong Whitworth Whitley. Ese modelo era por entonces el más pesado de la nueva generación de bombarderos de la RAF y sus primeras versiones estuvieron equipadas con motores Tiger. Fue con estos aparatos de plantas motrices radiales que el escuadrón comenzó a operar en la guerra, dedicándose inicialmente al lanzamiento de panfletos sobre Alemania. Aunque inefectivas desde el punto de vista del esfuerzo de guerra, estas incursiones dieron al escuadrón la necesaria experiencia sobre territorio enemigo. Los primeros Whitley del escuadrón dejaron paso a los Mk V con motores Merlin, con los que la unidad combatió hasta el otoño de 1942.

Al iniciarse las operaciones ofensivas a principios de 1940, el escuadrón comenzó a bombardear en serio y el 19 de marzo llevó a cabo su primer ataque contra un objetivo en tierra. En mayo, la ofensiva se centró en las regiones occidentales de Alemania en un intento por cortar los suministros de las divisiones alemanas que se lanzaban sobre Francia. El escuadrón celebró la entrada de Italia en la guerra bombardeando las instalaciones de Fiat en Turín en la noche del 11 al 12 de junio de 1940. Desde entonces, el 77.° Squadron no tuvo respiro durante la creciente ofensiva de bombardeo nocturno sobre objetivos en el continente y la propia Alemania. El Whitley era lento pero podía llevar una pesada carga de bombas (o, por el contrario, disponía de un gran alcance), de modo que el 77.° estuvo en constante actividad durante los meses siguientes. Cuando la Luftwaffe comenzó a erigir la que sería su poderosa fuerza de caza nocturna, el Whitley comenzó a ser un aparato menos viable sobre Alemania y las bajas empezaron a crecer.

En abril de 1942 se encomendó al escuadrón una nueva tarea. La guerra contra los submarinos alemanes estaba alcanzando proporciones desmesuradas: los alemanes, que ahora poseían los puertos de la costa atlántica francesa, gozaban de la innegable ventaja de poder salir a pleno Atlántico sin tener que pasar por las proximidades de Gran Bretaña. Así las cosas, se necesitaban aviones de largo alcance capaces de patrullar el golfo de Vizcaya y atacar a los *U-boote*. Como sus Whitley tenían un buen alcance y podían llevar una considerable cantidad de cargas de profundidad, el 77.° Squadron fue asignado al Mando Costero y se instaló en Chivenor, desde donde comenzó a patrullar el golfo de Vizcaya. En el que era el tercer aniversario del estallido de la guerra, un Whitley del 77.° localizó y hundió el *U-705* con cargas de profundidad.

En el otoño el Mando Costero estaba en expansión y disponía ya de sus propios escuadrones de Whitley, de modo que el 77.° Squadron volvió al 4.° Group del Mando de Bombardeo y fue reequipado con Handley Page Halifax en Elvington. Se preparó en el por entonces nuevo cuatrimotor del 4.° Group y comenzó a operar con él en 1943, dedicándose a los objetivos habituales de la ofensiva nocturna del Mando de Bombardeo. Encajó sus primeras bajas con el Halifax en la noche del 9 al 10 de marzo, cuando el «H-Howe» y el «J-Jig» fueron derribados durante una incursión sobre Munich. Ello era una muestra de lo que iba a suceder en los meses siguientes: en las principales incursiones, el escuadrón solía enviar hasta 24 aviones, de los que se perdían uno o dos.

En 1943 el escuadrón recibió las versiones mejoradas Halifax Mk II y Mk V. Estos modelos montaban un armamento defensivo más eficiente y fueron rápidamente equipados con unidades de cola reformadas a fin de solucionar los problemas de estabilidad direccional que tantos quebraderos de cabeza habían causado a las primeras versiones. Otro cometido en el que el escuadrón participó de forma intensiva fue en labores de minado propias del Mando de Bombardeo. Llevó a cabo muchas salidas, algunas de las cuales suponían el lanzamiento de minas en aguas costeras alemanas y de los países septentrionales del continente, incluida Noruega.

En 1944, el escuadrón hubo de ocuparse asimismo de la ofensiva de bombardeo sobre Francia en preparación para el segundo frente (la invasión de Normandía), y esta labor adicional representó para el escuadrón una sobrecarga ocupacional. En mayo tuvieron lugar dos hechos importantes: el escuadrón se trasladó de Elvington a Full Sutton a fin de dejar espacio para dos escuadrones de Halifax de los Franceses Libres, y fue reequipado con la versión Halifax Mk III con motores Hercules.

El 77.° se dedicó primordialmente al bombardeo estratégico de Alemania hasta el fin de la guerra, pero ocasionalmente fue requerido para realizar alguna operación de carácter táctico en beneficio de los combates en Francia. Por ejemplo, en el otoño de 1944 el 2.° Ejército se hallaba en Bélgica y desesperadamente escaso de combustible para sus camiones y carros de combate, de modo que el 77.° Squadron, entre otros, transportó cargamentos de carburantes a Bruselas hasta que se remedió el problema logístico.

Pero por lo general el escuadrón actuó de noche, haciendo frente a las cada vez más sofisticadas armas de defensa nocturna alemanas. Llevó a cabo su última misión el 25 de abril de 1945, cuando 19 Halifax, del modelo Mk VI recién incorporado por la unidad, bombardearon emplazamientos artilleros en Wangerooge.

Acabada la guerra en Europa, el escuadrón fue transferido al Mando de Transporte. Sus tripulaciones fueron divididas y dados de baja los artilleros y oficiales bombarderos; los Halifax pasaron a unidades de mantenimiento y fueron sustituidos por Douglas Dakota. La conversión fue bastante rápida y el escuadrón fue enviado a participar en la gran ofensiva contra los japoneses. Partió hacia la India en setiembre de 1945, pero por entonces era ya demasiado tarde para entrar en combate; sin embargo, acababan de empezar los tremendos cambios logísticos de posguerra y el escuadrón se dedicó a transportar tropas a medida que las unidades del Ejército eran redesplegadas y se ocupaban los territorios abandonados por los japoneses. Otro problema era el traslado de los prisioneros de guerra liberados y de los soldados desmovilizados. Toda esta actividad mantuvo ocupada a la unidad hasta el 1 de noviembre de 1946, en que fue disuelta en Mauripur y reconvertida posteriormente en el nuevo 31.° Squadron.


Un Handley Page Halifax B.Mk III del 77.° Squadron, por entonces estacionado en la base de Full Sutton, en el condado de Yorkshire. El 77.° Squadron empleó el Halifax desde 1942 hasta el fin de las hostilidades en Europa (foto Bruce Robertson).

El 1 de diciembre de 1946, el 271.° Squadron de Broadwell (Gran Bretaña) fue redesignado 77.° Squadron; su tarea principal era ahora el apoyo al Ejército, el lanzamiento de paracaidistas y labores similares. Sin embargo, el Mando de Transporte empleaba cada vez más escuadrones para abrir nuevas rutas logísticas en Europa y en setiembre de 1947 el escuadrón se trasladó a Manston y comenzó a dedicarse a esa tarea. Ello preparó a la unidad para su próxima operación de importancia, el puente aéreo de Berlín (operación «Plainfare»). El 77.° Squadron empleó intensamente sus Dakota en el transporte de suministros a Berlín desde varios aeródromos alemanes y almacenó un gran número de horas de vuelo entre 1948 y 1949. Cuando se levantó el bloqueo de la ciudad, la RAF se encontró con unos efectivos de transporte muy superiores a sus necesidades, de modo que disolvió varios escuadrones, el 77.° entre ellos; ello tuvo lugar en Waterbeach el 1 de junio de 1949.

Desde entonces, el escuadrón ha vivido un período operacional más, como unidad de misiles balísticos Thor. A tal fin fue reconstituido en Feltwell el 1 de setiembre de 1958, para ser disuelto definitivamente el 10 de julio de 1963.

78.° Squadron



El 78.° Squadron se creó en Harrietsham el 1 de noviembre de 1916 con la intención de reforzar los efectivos de la creciente Defensa Metropolitana. Al cabo de un mes se trasladó a Howe, con destacamentos Chiddingstone, Gosport y Telscombe Cliffs, cubriendo un arco desde Tonbridge a Portsmouth. Fue equipado con aviones RAF B.E.2c, B.E.2e, B.E.12 y B.E.12a, y comenzó sus operaciones en la noche del 16 al 17 de marzo de 1917, enviando un piloto a interceptar cuatro *Zeppelines* sobre Londres. El alférez Fowler se estrelló fatalmente nueve minutos después de haber despegado. La siguiente operación del 78.° fue el 25 de mayo, cuando 21 Gotha atacaron Folkestone de día. El destacamento de Telscombe Cliffs puso en el aire tres B.E.12a, pero dos se retiraron con problemas en los motores y el otro no estableció contacto con el enemigo.

Once días después los mismos pilotos fueron enviados a interceptar 22 Gothas que amenazaban Sheerness. Tampoco hubo contacto. La siguiente salida, el 13 de mayo, se vio frustrada por la niebla. En la siguiente incursión el destacamento de Chiddingstone se había mudado a Penshurst, y los dos destacamentos hicieron 10 salidas, in-


Un Twin Pioneer del 78.° Squadron sobrevuela las abruptas costas de Adén. Este modelo, estacionado en Khormaksar, fue utilizado para apoyar a las unidades del Ejército desplegadas en la zona (foto Bruce Robertson).

cluidas dos con cazas RAF S.E.5a, que acababan de llegar para una corta estancia. Pero tampoco se consiguieron resutados. Los S.E.5a fueron reemplazados por Sopwith 1 1/2 Strutters, que entraron en acción sobre el South-End el doce de agosto en el curso de un ataque diurno. El 78.° empleaba una técnica mediante la cual algunos de sus aviones eran equipados con radio y seguían a las formaciones enemigas enviando sus posiciones en las bases de tierra. Dos operaciones de este tipo se realizaron el 22 de agosto contra una incursión diurna sobre las ciudades costeras del condado de Kent.

El 78.° Squadron se puso entonces a transformar a los Strutter en cazas más adecuados. Los observadores fueron eliminados y el asiento del piloto pasó a popa, a la posición del observador. Esto permitía una reducción de peso que mejoraba las prestaciones. Estas modificaciones fueron conocidas como «Comics» y se normalizaron en las filas de los escuadrones de la *Home Defence*. En setiembre el escuadrón fue trasferido a Sutton Farm, en Essex, y también recibió algunos RAF F.E.2d para sustituir a los B.E.12a. En la noche del 24 al 25 de setiembre el 78.° mandó cuatro aviones para contener un ataque sobre Londres y se cree que entonces consiguió su primera victoria, cuando un Gogha, atacado por un Strutter, cayó al mar del Norte con los depósitos perforados. En octubre tuvo lugar un breve combate sobre Gravesend, al que siguieron varias incursiones sin resultados prácticos. En noviembre el 78.° Squadron absorbió la Patrulla D del 39.° Squadron de Biggin Hill, con lo que reforzó su dotación habitual de aviones B.E.

Con el año nuevo llegaron refuerzos y el escuadrón recibió sus primeros Sopwith Camel. El 29 de enero uno de ellos entró en combate contra un Gotha, pero el Camel entró inopinadamente en barrena; cuando el piloto, el capitán Luxmoore, consiguió recuperarla y enfilar al Gotha, sus armas se negaron a disparar. Tuvo un nuevo contacto con un bombardero alemán durante la noche siguiente, pero tampoco esta vez la suerte estuvo de su lado.

En mayo se produjeron nuevos ataques sobre Londres y el 78.° Squadron entró de nuevo en acción: el día 19 consiguió que se le confirmase el derribo de un Ghota, en el que había sido su último combate de guerra. La unidad permaneció *in situ*, encuadrada en la Defensa Metropolitana, hasta diciembre de 1919, tras haber recibido aviones Sopwith Snipe para reforzar sus efectivos de Camel tras el armisticio. El escuadrón fue disuelto en Sutton's Farm el 31 de diciembre de 1919.

El 1 de noviembre de 1936, la Patrulla B del 10.° Squadron de Boscombe Down fue utilizada para crear de nuevo el 78.° Squadron. Estaba ahora equipado con bombarderos Handley Page Heyford y se entrenó con ellos en la ejecución de incursiones nocturnas, siendo transferido al 4.° Group del mando de Bombardeo, en Dishforth, dos meses después. En el verano de 1937 comenzó a reequiparse con el Armstrong Whitworth Whitley, labor que completó a finales de año. En poco tiempo consiguió el necesario estátus operacional, pese a que sus aviones no poseyeron inicialmente las torretas y a la desorganización que supuso que algunos aparatos le fuesen retirados para ser modificados. Poco antes del estallido de la II Guerra Mundial, el 78.° Squadron comenzó a reequiparse con los Whitley con motores Merlin y, una vez concluido el proceso, fue convertido en un escuadrón de entrenamiento, comportándose como una unidad de instrucción operacional hasta que en abril de 1940 se crearon organizaciones específicas para desempeñar ese cometido.

Ello permitió que el 78.° pudiese comenzar a operar en la guerra, y su primera incursión aérea tuvo lugar en la noche del 19 al 20 de julio de 1940, en que envió cuatro aviones sobre Gelsenkirchen. Así empezó la labor nocturna del escuadrón contra Alemania, en la que se mantuvo durante toda la guerra. En principio, los esfuerzos del escuadrón tuvieron poco efecto, principalmente a causa de la carencia de buenos sistemas de navegación, pero el Whitley era un avión adecuado para el bombardeo nocturno, con estabilidad inherente y capaz de encajar fuertes daños en combate. Sirvió con el escuadrón hasta marzo de 1942, momento hasta el que había sido utilizado exclusivamente en ataques sobre Alemania. Sin embargo, en febrero de 1941 había tenido lugar una operación distinta, cuando la unidad cedió tripulaciones para la operación «Coloso», la primera acción aliada en la que se usaban paracaidistas. El destacamento del 78.° fue primero a Ringway (la Central Landing School) donde las tripulaciones aprendieron las técnicas correctas y luego voló a Malta, desde donde partió la



El 78.° Squadron se convirtió en una unidad con aparatos de alas rotativas en junio de 1965, cuando los Twin Pioneer dejaron paso a los helicópteros Westland Wessex. Este ejemplar lleva la palabra *Rescue* tanto en inglés como en árabe y, pese a sus colores SAR, fue utilizado para apoyar las acciones del Special Air Service.

misión en que se lanzaron paracaidistas que debían destruir un acueducto en Tragino, Italia. La acción acabó en fracaso.

En marzo de 1942 el escuadrón se equipó con Handley Page Halifax y sentó base en Croft. Comenzó a operar con ellos en mayo, participando en tres incursiones de mil bombarderos durante mayo y junio. Había una insatisfacción general con la actuación del Halifax, y el 78.° se unió a otras unidades y realizó sus propias modificaciones al aparato, desmontando la torreta del morro y sustituyéndola por un carenado. Gradualmente el 78.° aumentó su contribución, pero no sin un buen porcentaje de bajas. Uno de sus ataques más memorables fue contra la base experimental de Peenemünde el 18 de agosto de 1943. Durante el año tomó parte en múltiples bombardeos, pero en primavera de 1944 se equipó con Halifax Mk III y participó en salidas tácticas en apoyo de la invasión de Francia. Esta campaña se complicó al saberse que en la costa de Francia proliferaban las rampas de lanzamiento de las V-1. La creciente superioridad aérea de los aliados era tal que en 1944 el escuadrón pudo encargarse de algunas incursiones diurnas sobre Francia. Pero la ofensiva contra Alemania era todavía la principal preocupación de la RAF, y esto siguió así hasta el final de la guerra; la última operación del escuadrón se produjo el 25 de abril de 1945, cuando 20 de sus Halifax fueron enviados de día a bombardear baterías artilleras en Wangerooge.

La totalidad del 4.° Group fue entonces transferida al Mando de Transporte y el escuadrón se encontró empleando su Halifax en misiones de transporte, mientras se pasaba a los Douglas Dakota. Con ellos se trasladó a Egipto, donde formó parte del Ala de Transporte de Oriente Medio. Comenzó a hacer cubrir las rutas regulares de la RAF en el Mediterráneo y Oriente Medio. Un destacamento del 78.° se trasladó a Maison Blanche, en Argelia, para cubrir el oeste del Mediterráneo. Como por entonces era habitual en un escuadrón de transporte, recibió el encargo de mantener un papel de transporte táctico en apoyo del Ejército y se dedicó también al entrenamiento de paracaidistas en Egipto. En 1950 se recibieron los Vickers Valettas y el escuadrón estuvo ocupado en sus servicios regulares y en las salidas no programadas que requería el políticamente inestable Oriente Medio. Estas misiones siguieron hasta su disolución en setiembre de 1954.

El 78.° Squadron se formó dos años después en Khormasar, Adén, el 24 de abril de 1956. Su misión era ahora la de transporte de apoyo táctico próximo y se equipó con Scottish Aviation Pioneer y Twin Pioneer. Eran aviones ideales para operar en el polvoriento desierto de Adén y el 78.° actuó con frecuencia cuando proliferaron las incursiones a Adén desde Yemen. Voló con éxito en este papel hasta 1965, en que fue equipado con helicópteros Westland Wessex para la misma misión. De esa manera, la unidad se convirtió en una herramienta más valiosa para el Ejército. En 1967 se trasladó a Sharjah, en el golfo Pérsico, donde llevó a cabo misiones similares, colaborando con las unidades del Ejército que defendían los nuevos Estados del Golfo y realizando también salvamentos. Continuó en ese papel hasta la retirada británica del Golfo, siendo disuelto en Sharjah el 1 de diciembre de 1971.

79.° Squadron



Gosport fue una base importante durante la I Guerra Mundial, pues en ella se crearon numerosos escuadrones. El 8 de enero de 1917 se formó allí una unidad de instrucción más que, equipada con la habitual colección de aviones de entrenamiento, siguió en ese papel hasta el mes de agosto, en que fue rebautizada 79.° Squadron con la intención de que fuese desplegada de forma operacional en el frente Occidental. Ese mismo mes se trasladó a Beaulieu, donde siguió como unidad de enseñanza hasta diciembre, en que fue equipada con cazas Sopwith Dolphing y se preparó para entrar en combate. Se desplazó a Francia en febrero de 1918 y levantó su campamento en Estrée Blanche. Concebido para operar a alta cota, el 79.° Squadron obtuvo su primera victoria el 22 de marzo, en que resultó abatido un aeroplano alemán. Por entonces, la unidad se había visto obligada a empeñarse a fondo contra la ofensiva alemana y empezó a cambiar de base siguiendo la retirada aliada; asimismo cambió de cometido, pues se dedicó a ametrallar a las fuerzas alemanas. Ello, unido a una inopinada serie de fallos motrices, dio como resultado que el escuadrón encajase gran número de bajas en sus primeros meses de operaciones en el continente.

Cuando se detuvo el avance alemán, el escuadrón volvió a sus patrullas ofensivas a alta cota y, como por entonces el personal de tierra había comenzado a entender mejor las particularidades de los motores, el escuadrón empezó a prosperar. Desde entonces, la mayoría de las acciones de la unidad tuvieron como punto de partida St Marie Cappel. La lista de victorias del escuadrón comenzó a aumentar durante el verano de 1918, si bien hubo de dedicarse también a ataques al suelo, especialmente durante



Un Gloster Gauntlet del 79.° Squadron fotografiado en un polígono de tiro en North Coates. Por entonces, esta unidad tenía su base en Biggin Hill (foto Bruce Robertson).

la ofensiva final. Al concluir las hostilidades, el 79.° Squadron había destruido 64 aviones y nueve globos de observación. Tras el armisticio, el escuadrón se trasladó a la propia Alemania y pasó a formar parte del Ejército de Ocupación; siguió ocupado en tareas más propias de una unidad de policía colonial hasta que fue disuelto en Bickendorff a mediados del mes de julio de 1919.

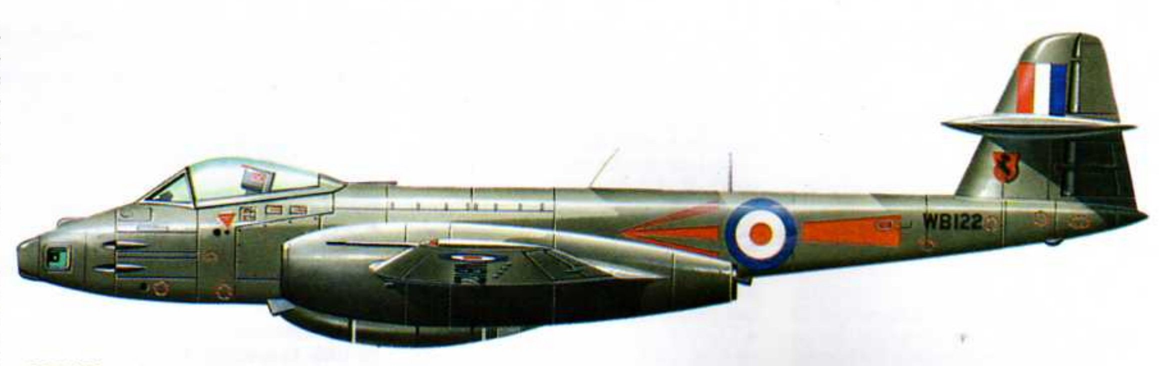
El 22 de marzo de 1937 se volvió a formar a partir de la Patrulla «B» del 32.° Squadron de Biggin Hill, de la que heredó sus cazas Gauntlet. El 79.° los usó alrededor de 18 meses y después se equipó con Hawker Hurricane Mk I, en noviembre de 1938. Tenía diez meses para prepararse con ellos antes del estallido de la guerra. Cuando ésta llegó, el 79.° estaba listo para parar a las hordas de aviones alemanes que atacarían a la nación, pero éstas no aparecieron de momento. El escuadrón fue el primero del 11.° Group que se anotó un derribo, al destruir un Dornier Do 17 el 21 de noviembre en Maston. Cuando se produjo la invasión de los Países Bajos, el 79.° fue trasladado a Francia, a Merville, y entró en acción inmediatamente, tanto en patrullas operacionales como en ataques a la aviación y la infantería enemigas. El avance alemán provocó que el 79.° tuviese que retirarse constantemente y, al cabo de 10 días, regresar a Gran Bretaña. En aquellos diez días obtuvo 25 victorias confirmadas y dañó 11 aviones enemigos. A su vuelta, se dedicó a patrullas sobre los convoyes del Canal, que corrían el peligro de ser atacados por los Stuka. En julio se trasladó al noreste y se dedicó a patrullar sobre el mar del Norte. Cuando, el 15 de agosto, la Luftlotte V pasó al ataque desde Noruega sobre el noroeste del país, el escuadrón estaba listo para responder. El 79.° se zambulló en medio de una inmensa formación de Heinkel He 111 escoltados por Messerschmitt Me 110 antes de que ésta alcanzase la costa y le infligió grandes pérdidas. El 79.° volvió a Biggin Hill el 27 de agosto, en pleno apogeo de la batalla de Inglaterra, y estuvo en constante acción. El 5 de setiembre combatió duramente en defensa de Biggin Hill, pero por entonces la mayoría de sus aviones estaban dañados o habían sido destruidos, por lo que se retiró a la base de Pembrey, en el condado de Gales del Sur, para recuperarse.

El sur de Gales y el canal de Bristol fueron el terreno de caza del escuadrón durante 1941; entre otras cosas, se dedicó especialmente a interceptar las incursiones que entraban en su zona, con lo que su lista de victorias empezó a crecer. A finales de 1941 tomó parte en algunas de las incursiones de caza sobre Francia, obteniendo un éxito particular el 18 de diciembre, cuando escoltó una gran formación de bombardeo. En el mismo mes fue retirado del servicio y trasladado a los condados centrales de Gran Bretaña a prepararse para su traslado a ultramar.

El 21 de marzo de 1942 el 79.° embarcó en un transporte de tropas en Liverpool y zarpó para la India, vía Sudáfrica, llegando a Bombay el 20 de junio de 1942. Allí se dividió, yendo el personal de tierra a Calcuta y los pilotos a Karachi a recoger los nuevos cazabombarderos Hawker Hurricane Mk IIC. Una semana después se encontraron en Kanchrapara para entrenarse y la unidad fue declarada operacional un mes después. A finales de año, el 79.° fue eviado al frente de Chittagong. Al día siguiente de su llegada a Dohazari, se produjo una incursión enemiga sobre la base y el 79.° entró directamente en acción derribando tres bombarderos japoneses. Permaneció en la zona hasta el año siguiente en que se trasladó al aeródromo avanzado de Hay. Voló en ayuda del Ejército atacando objetivos fijados por éste y realizó algunas «Rhubarbs» además de suministrar escolta a formaciones de bombarderos Bristol Blenheim. La unidad destacó especialmente en las «Rhubarbs», dejando un rastro de bombarderos y transportes enemigos destruidos. El 79.° volvió a su base anterior coincidiendo con los monzones y se centró en misiones de escolta hasta junio, en que volvió a la India para un período de descanso.

En noviembre de 1943, el 79.° volvió a la zona de Chittagong para entrar de nuevo en operaciones. Una de las más importantes consistía en suministrar escolta a los Douglas Dakota que lanzaban suministros para las tropas desplegadas en la jungla. Al aparecer los Spitfire en la zona, el 79.° y sus Hurricanes se vieron relegados a trabajos de ataque al suelo. Fue retirado de las operaciones a finales de mayo de 1944. En Yelahanka comenzó a equiparse con el Republic Thunderbolt Mk II; su prolongada conversión significó que no volviese a las operaciones hasta octubre de 1944, trasladándose a Manipur Road. Oficialmente debía realizar salidas de reconocimiento, pero se aprovechó el alcance de sus aviones para realizar ataques sobre aeródromos enemigos. El 79.° se trasladó al Imphal y a finales de noviembre sus aviones llevaban ya bombas bajo las alas para actuar en apoyo a las tropas; ésta fue su misión hasta los primeros meses de 1945. Cuando el 14.° Ejército comenzó a avanzar en Birmania, el 79.° acabó por trasladarse a Meiktila en junio, un aeródromo que había atacado meses antes. Desde allí llevó a cabo sus últimas salidas contra los japoneses el 20 de agosto de 1945. Al terminar la guerra, el 79.° permaneció allí, manteniendo un mínimo de horas de entrenamiento hasta que fue disuelto el 30 de diciembre de 1945.

Al producirse el puente aéreo de Berlín de 1948-49 y el estallido de la guerra de Corea, quedó claro que la RAF necesitaba expandirse una vez más; por lo tanto, el 79.° Squadron se formó de nuevo en Bückeburg el 15 de noviembre de 1951. Alguien debió de leer el libro de récords de la RAF, ya que el escuadrón se volvió a formar en el papel de caza y reconocimiento y recibió aviones Gloster Meteor FR.Mk 9 para esa función. Ahora formaba parte de la RAF Germany y su tarea principal consistía en efectuar reconocimientos sobre el campo de batalla. Esto implicó operaciones casi en exclusiva a baja cota y un alto grado de pericia. Se dotó al escuadrón con un avión más potente en 1956, cuando los Meteor fueron remplazados por Supermarine Swift Fr.Mk 5. Con ellos el escuadrón sirvió desde Gütersloh de forma distinguida durante cinco años, antes de que la reducción de efectivos de la RAF Germany llevara a su disolución.



El 79.° Squadron se formó de nuevo como unidad de caza y reconocimiento, equipada con Meteor FR.Mk 9, en Bückeburg el 15 de noviembre de 1951. Durante cinco años, sus aviones dieron a la RAF Germany una notable capacidad de reconocimiento táctico, complementada por los Meteor PR.Mk 10 y Canberra desarmados.



Un Hawker Hunter FGA.Mk 9 del 79.° Squadron fotografiado mientras esta unidad era el escuadrón operacional que se escondía tras la Unidad de Armas Tácticas de Brawdy. El 79.° Squadron proporcionó instructores a varias unidades de conversión y sus Hunter acabaron por ser remplazados por los modernos Hawk.



80.° Squadron

Una de las facetas características del 80.° Squadron en las dos guerras mundiales fue su movilidad. Se trató de uno de esos escuadrones que estuvo en movimiento constante durante toda su carrera operacional.

El 80.° Squadron se creó para cometidos de caza el 1 de agosto de 1917 en Montrose (Escocia) y rápidamente empezó a entrenarse con los Sopwith Camel. Se trasladó con ellos a Francia en enero de 1918, pero una vez allí el mal tiempo impidió que entrase en acción hasta mayo. En consecuencia, hubo de dedicarse a ametrallamientos y bombardeos a baja cota cuando ese mes una gran ofensiva alemana amenazó con romper las líneas aliadas. El 80.° fue empleado como escuadrón móvil para reforzar las unidades más baqueteadas en cualquier punto del frente. Cuando se contuvo el avance alemán, la unidad siguió en ese papel hasta el armisticio. En junio fue asignado al frente francés y sirvió en dos áreas diferentes como parte de los refuerzos británicos, de nuevo en cometidos de ataque al suelo. A partir de agosto el escuadrón retornó al sector británico y se dedicó a atacar a las fuerzas alemanas que se retiraban del Somme.

Al concluir las hostilidades, el 80.° se desplazó a Bélgica, donde remplazó sus Camel por Sopwith Snipe a finales de 1918 para trasladarse a Egipto a mediados de 1919. Establecido en Aboukir, fue convertido en el 56.° Squadron en febrero de 1920. El 80.° Squadron apareció de nuevo en marzo de 1937, en Kenley, equipado con cazas Gloster Gauntlet. Cuando en mayo se mudó a Debden había comenzado ya a reequiparse con los Gloster Gladiator, similares a los anteriores pero con cabina cerrada. Pero su destino no estaba en el Mando de Caza ni tan sólo en Gran Bretaña, ya que a finales de abril de 1938 fue enviado a Egipto para reforzar las defensas de caza del canal de Suez.

Continúa en la pág. 3832